



# El trabajo en la marina mercante española en la transición de la vela al vapor (1834-1914)

Enrique García Domingo

**ADVERTIMENT.** La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX ([www.tdx.cat](http://www.tdx.cat)) i a través del Dipòsit Digital de la UB ([diposit.ub.edu](http://diposit.ub.edu)) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX ni al Dipòsit Digital de la UB. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX o al Dipòsit Digital de la UB (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

**ADVERTENCIA.** La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR ([www.tdx.cat](http://www.tdx.cat)) y a través del Repositorio Digital de la UB ([diposit.ub.edu](http://diposit.ub.edu)) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR o al Repositorio Digital de la UB. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR o al Repositorio Digital de la UB (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

**WARNING.** On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX ([www.tdx.cat](http://www.tdx.cat)) service and by the UB Digital Repository ([diposit.ub.edu](http://diposit.ub.edu)) has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized nor its spreading and availability from a site foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository is not authorized (framing). Those rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.

**UNIVERSIDAD DE BARCELONA**  
**DEPARTAMENTO DE HISTORIA CONTEMPORÁNEA**  
**PROGRAMA DE DOCTORAT: SOCIETAT I CULTURA**

**EL TRABAJO EN LA MARINA  
MERCANTE ESPAÑOLA  
EN LA TRANSICIÓN DE LA VELA  
AL VAPOR (1834-1914)**

**TESIS DOCTORAL**

**ENRIQUE GARCÍA DOMINGO**  
**DIRECTORA: DRA. CRISTINA BORDERÍAS**

**2013**



## TABLA DE CONTENIDOS

<b>TABLA DE CONTENIDOS.....</b>	<b>3</b>
<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>5</b>
<b>PRIMERA PARTE .....</b>	<b>27</b>
<b>1.1 LA MATRÍCULA DE MAR (1802-1873).....</b>	<b>31</b>
<b>1.2 LA REGLAMENTACIÓN DEL TRABAJO EN LA MARINA MERCANTE: LA     LEGISLACIÓN SOCIAL (1873-1914) .....</b>	<b>66</b>
<b>1.3 CONCLUSIONES.....</b>	<b>79</b>
<b>SEGUNDA PARTE.....</b>	<b>81</b>
<b>2.1 CARACTERÍSTICAS Y RASGOS PRINCIPALES DE LA INDUSTRIA DEL     TRANSPORTE MARÍTIMO .....</b>	<b>83</b>
<b>2.2 CATEGORÍAS LABORALES Y CLASES SOCIALES EN LOS BUQUES DE VELA..</b>	<b>88</b>
2.2.1 La manipulación de una máquina desde dentro .....	88
2.2.2 Los trabajadores de la mar: definición del colectivo y jerarquía .....	93
2.2.3 La marinería.....	109
2.2.4 El contraestre .....	117
2.2.5 Los pilotos y el capitán.....	122
2.2.6 La gente de maestranza.....	132
<b>2.3 «RECLUTAMIENTO» Y CONTRATACIÓN DE LA FUERZA DE TRABAJO .....</b>	<b>138</b>
2.3.1 La «gente de mar» y el mercado laboral en la marina mercante.....	138
2.3.2 Contratación: el contrato de embarque .....	162
<b>2.4 CONDICIONES DE TRABAJO .....</b>	<b>173</b>
2.4.1 Jornada laboral y guardias .....	173
2.4.2 Condiciones medioambientales .....	178
2.4.3 Higiene, salud y riesgos laborales.....	180
2.4.4 Alimentación.....	183
2.4.5 Modalidades salariales y otros ingresos.....	186
<b>2.5 LA RUPTURA DEL ORDEN ESTABLECIDO: EL MOTÍN Y LA DESERCIÓN .....</b>	<b>199</b>
<b>2.6 CONCLUSIONES.....</b>	<b>206</b>

<b>TERCERA PARTE.....</b>	<b>209</b>
<b>3.1 EL CAMBIO TECNOLÓGICO: EL DOMINIO DE LA ENERGÍA.....</b>	<b>211</b>
<b>3.2 EL DESARROLLO DE LA MARINA DE VAPOR EN ESPAÑA .....</b>	<b>219</b>
<b>3.3 CAMBIOS EN LA ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO: CATEGORÍAS LABORALES Y CLASES SOCIALES EN LOS BUQUES DE VAPOR .....</b>	<b>224</b>
3.3.1 Los marineros ante los retos de la mecanización .....	230
3.3.2 El declive de la figura del conteraestre .....	246
3.3.3 Pilotos y capitanes ante la mecanización .....	248
3.3.4 La gente de Maestranza .....	266
3.3.5 El Departamento de Fonda.....	267
3.3.6 Las nuevas profesiones: la gente de máquinas.....	271
<b>3.4 CAMBIOS EN EL MERCADO LABORAL.....</b>	<b>299</b>
3.4.1 Cuantificación de un sector renovado .....	299
3.4.2 El mercado de trabajo: edades y estado civil .....	307
3.4.3 El reglamento de contratación de 1909.....	311
<b>3.5 CAMBIOS EN LAS CONDICIONES DE TRABAJO.....</b>	<b>318</b>
3.5.1 La regulación del trabajo a bordo .....	319
3.5.2 Siniestralidad laboral. la ley de accidentes de trabajo.....	324
3.5.3 Alimentación.....	333
3.5.4 Higiene y salud .....	337
3.5.5 Salarios .....	341
3.5.6 ¿Proletarización en la Marina mercante? .....	361
<b>3.6 UN NUEVO MODELO DE RELACIONES LABORALES.....</b>	<b>366</b>
3.6.1 La ruptura de los sistemas tradicionales de relación laboral.....	366
3.6.2 Asociacionismo tardío: pilotos y capitanes.....	374
3.6.3 Los oficiales de máquinas en defensa de sus intereses .....	400
3.6.4 Obreros de la mar: los subalternos de cubierta y de máquinas .....	410
3.6.5 Movilizaciones obreras en la Marina mercante .....	417
<b>3.7 CONCLUSIONES.....</b>	<b>430</b>
 <b>DE LA VELA AL VAPOR: CONCLUSIONES.....</b>	 <b>437</b>
 <b>BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES.....</b>	 <b>447</b>

## **INTRODUCCIÓN**



## OBJETIVOS, METODOLOGÍA Y FUENTES

La presente tesis pone fin a un largo proceso personal que se ha desarrollado en tres ámbitos significativos. En primer lugar, desde 1991 hasta ahora, mi dedicación continuada al estudio y la divulgación de la historia marítima, con relación a mi trayectoria profesional en calidad de técnico del Museo Marítimo de Barcelona. En segundo lugar, el descubrimiento de la Historia Social en los cursos de doctorado, a partir de las clases de la doctora Cristina Borderías. Y en tercer lugar, el proyecto que realicé para la obtención del Diploma de Estudios Avanzados, que versaba sobre el mundo del trabajo en la Marina mercante y que, aunque con cambios significativos en las hipótesis y las conclusiones planteadas, conforma la célula inicial de esta tesis. La combinación de estas tres experiencias ha sido decisiva para la elección del tema y de la metodología de este trabajo<sup>1</sup>.

Esta tesis se enclava en la intersección de tres campos de investigación. Por un lado, la Historia Marítima, definida como la disciplina que estudia las formas y los procesos mediante los cuales las sociedades terrestres interactúan con la mar como recurso y posibilidad (BROEZE, 1995). Por otro, participa de la denominada Nueva Historia Social, que aun careciendo de una definición única, concentra su atención en la sociedad en su conjunto, partiendo del análisis de grupos o instituciones concretos. En palabras de Natalie Zemon: esta corriente historiográfica «interpreta las relaciones entre los mismos como procesos simultáneos y sistémicos (de dominación y de resistencia, de rivalidad y complicidad, de poder e íntimos)». Las describe, a grandes rasgos, como redes a través de las cuales se hacen

---

<sup>1</sup> Esta tesis ha formado parte del proyecto *La reconstrucción de la actividad económica en la Cataluña contemporánea: trabajo, demografía y economía familiares* (HAR2011-26951), dirigido por la propia Borderías.



llegar, se reciben o se intercambian, bienes, ideas e influencias» (ZEMON, 1991)<sup>2</sup>. Por último, mi investigación conecta con algunos de los debates centrales de la Historia del Trabajo, cuyos conceptos y enfoques metodológicos utilizo. Mediante la combinación de diversas problemáticas, conceptos y recursos metodológicos propios de estas tres disciplinas, esta tesis se propone abordar el análisis de la organización del trabajo y de las relaciones entre los grupos e instituciones que participan del trabajo en la mar en su evolución de la vela al vapor, analizando estructuras e instituciones más que acontecimientos.

### **La historia marítima**

La historia marítima tiene su origen en una derivación de la propuesta de la Historia Total vinculada a la corriente o Escuela de los Annales. Su desarrollo comenzó en la década de 1950, y constituyó un hito el primer congreso internacional de historia marítima, presidido por Lucien Febvre y celebrado en París, en 1956. La historia marítima nacía en cierto sentido como una reacción a la historia naval tradicional, que se había dedicado a reducir la relación del hombre con la mar a una interminable sucesión de batallas, imperios marítimos y grandes descubrimientos, donde lo económico y lo social apenas formaban parte del decorado. Quienes fijaban ahora el foco en una historia «civil» de lo marítimo intentaban superar planteamientos anteriores, positivistas, y lo hacían básicamente desde la perspectiva de la historia económica, aunque pronto su trabajo derivó también hacia otros enfoques: la historia social, la historia del trabajo, la historia del derecho, la historia portuaria, etcétera. Y llegó incluso hasta la historia de la cultura y de las mentalidades. De este modo, la historia marítima adoptó el planteamiento de los Annales y acabó constituyéndose como historia total (MARTÍNEZ SHAW, 2009:65-72).

A partir de la década de 1980, la historia marítima se desarrolló sobre todo en el mundo anglosajón, aunque no únicamente. Su pujanza internacional tuvo como consecuencia, entre otras cosas, la creación de la *Internacional Journal of Maritime History*, una revista que publicó su primer número en junio de 1989, y que fue seguida algo más tarde por la colección de monografías *Research in Maritime History*. Ambas publicaciones están consideradas hoy en día fuentes imprescindibles para conocer la producción reciente y las corrientes

---

<sup>2</sup> Se puede matizar esta definición con las palabras de Forcadell: «La principal diferencia entre la historia social clásica y la nueva historia social es que la primera pretende explicar estableciendo leyes, y la segunda busca explicar interpretando significados» (FORCADELL, 2001:74).

historiográficas actuales, y en cierto modo conforman la columna vertebral que articula un sistema de publicaciones, congresos, grupos de trabajo, etcétera. En el caso francés, hay que destacar la creación del Groupement d'Intérêt Scientifique (GIS) d'Histoire Maritime Centre national de la recherche scientifique (CNRS) y de la *Revue d'Histoire Maritime*, ambos en 2005, pero que no han conseguido romper la tradicional separación entre la historiografía anglosajona y la francófona, una fractura que continúa teniendo consecuencias negativas para el desarrollo de la disciplina. Como respuesta a la aproximación clásica a la historia marítima centrada en la tecnología, la historia política, la biografía, etcétera, y desde una posición descriptiva, e incluso «romántica», tanto el *Internacional Journal of Maritime History* como el *Research in Maritime History* se han dedicado a lo largo de los últimos 20 años a una historia basada en la economía, aunque recientemente se han renovado y han orientado su perspectiva hacia la historia social.

En este contexto internacional, la historiografía española se ha ido desarrollando con lentitud. Hasta la década de 1980, la mayor parte de los estudios y los trabajos sobre la Marina mercante española de los siglos XIX y XX reflejaban una historia positivista, desconectada de la realidad económica y social del país y desligada de cualquier estudio comparativo en el ámbito internacional<sup>3</sup>. El punto de inflexión tuvo lugar en 1990, año de la lectura de la tesis doctoral de Jesús María Valdaliso sobre los navieros vascos y la Marina mercante en España entre 1860 y 1935. Esta investigación, muy influida por la historiografía marítima emergente en otros países, insertó el análisis de la flota mercante española dentro de la coyuntura marítima internacional. La tesis de Valdaliso es un estudio de historia económica, donde lo social aparece solo de forma secundaria; sin embargo, desde el punto de vista metodológico, representa la superación de la vieja historia marítima española. A partir del trabajo de Valdaliso, la producción historiográfica española en el campo de lo marítimo se ha desarrollado con cierto ímpetu, sobre todo en disciplinas como la historia de la empresa, la construcción naval, la historia portuaria, etcétera. Empiezan a ser abundantes las monografías locales o sectoriales, aunque con algunas carencias. Por ejemplo, la marina de vela precisa, a mi entender, de un tratamiento historiográfico renovado, ya que fue estudiada esencialmente desde un punto de vista descriptivo. Por otro lado, existe un cierto de desequilibrio temporal en este conjunto, ya que la mayor parte de los trabajos se dedica a la segunda mitad del siglo

---

<sup>3</sup> Véase un resumen en VALDALISO (2003). Naturalmente la bibliografía comentada debería ser actualizada, ya que la producción historiográfica en la última década ha sido destacable.

XIX y el primer tercio del siglo XX. Asimismo, escasean las aproximaciones sectoriales a la historia social, centradas en los diversos agentes de la industria marítima, ausencia que cubre en parte mi tesis.

Ha sido solo en las últimas cuatro décadas cuando el interés por los marinos como trabajadores ha dado como resultado un cierto número de libros, artículos y comunicaciones en congresos. El año 1980 fue clave en el desarrollo en este campo: el congreso de la International Commission for Maritime History celebrado en Bucarest ese año llevaba el lema «*Seamen and Society*» y fue probablemente la primera celebración dedicada a las tripulaciones como objeto de estudio prioritario. También ese mismo año, el Maritime History Group de Canadá preparó un simposio que, bajo el título «*Working Men Who Went Wet*», se centró en el mundo del trabajo en la Marina mercante atlántica (OMMER y PANTING, 1980). Otro hito en este ámbito de estudio fue la creación de un grupo de trabajo en la Memorial University of Newfoundland, en Canadá, donde se pusieron en marcha importantes iniciativas, nacidas de la historia económica pero que pronto se decantaron hacia lo social. Prueba de ello fue la creación de una enorme base de datos formada a partir de los *Agreements and Accounts of Crew*, o *Crew List*, miles de contratos de la Marina mercante británica de los siglos XIX y XX que permiten un estudio cuantitativo y cualitativo nunca conseguido hasta entonces. Esta base forma parte del «Atlantic Canada Shipping Project» de la Memorial University of Newfoundland<sup>4</sup>. Los casos británico y canadiense han sido ampliamente estudiados, pero la atención sobre las tripulaciones apenas se desarrolló en otras naciones fuera del contexto del Atlántico Norte, del mar del Norte o del Báltico. En este escenario de estudios internacionales sobre el mundo del trabajo en la mar, algunas marinas mercantes importantes en época contemporánea no han recibido la atención que merecen. Son los casos de la francesa, la italiana, la alemana y la española, entre otros.

En la historiografía marítima española apenas se ha prestado atención al mundo del trabajo en la mar<sup>5</sup>. Para el marco estricto de los siglos XIX y XX, la escasa producción bibliográfica que contempla esta temática, siquiera de manera superficial, se agrupa básicamente en tres grandes apartados. En primer lugar, están los estudios sobre la formación del personal

---

<sup>4</sup> Publicado en formato electrónico en 1998. Sobre los problemas metodológicos de manejar y explotar este inmenso fondo, véase COOPER (1989).

<sup>5</sup> Una excepción muy destacable es el trabajo de PÉREZ-MALLAÍNA (1992), que tiene como centro de interés el estudio de la marina de la carrera de Indias en los siglos XVI y XVII principalmente.

marítimo, que se han centrado exclusivamente en las escuelas de náutica (es decir, la formación profesional de los oficiales de la Marina mercante); en ellos apenas existen referencias al mercado de trabajo en el sector ni a otras categorías socioprofesionales<sup>6</sup>. En segundo lugar, se hallan los estudios de las relaciones laborales; cuentan con algún trabajo que puede servir para observar la perspectiva patronal, pero carecen de interés desde el punto de vista de los trabajadores<sup>7</sup>. Y en tercer lugar, se encuentran las obras relacionadas con la cuestión de las condiciones de trabajo y la vida a bordo de los buques, un asunto prácticamente ausente en la bibliografía española y tratado siempre de forma tangencial o desde metodologías ajenas a la historia<sup>8</sup>. Aquí debo hacer una mención también a varios estudios sobre la organización del trabajo portuario y la relación entre el cambio tecnológico y la productividad portuaria, aunque abarcan sesgos temporales más amplios: entre otros, LUCCHETTI (2002), IBARZ (1993a, 1993b, 2000, 2001, 2002, 2003, 2008), SUÁREZ (1997, 2005) e IBARZ y SUÁREZ (1998).

Respecto al estudio de las tripulaciones en época contemporánea, la bibliografía española es sorprendentemente escasa. Aparte de un apunte superficial (PINIELLA y RASERO BALÓN, 1995), conozco solamente dos trabajos que han tratado la Marina mercante desde el punto de vista de los profesionales, aunque restringidos a solo algunas categorías laborales: *Vicisitudes históricas de nuestra profesión*, de Pedro Robles (1993), y *Notas para la historia del movimiento obrero en la Marina mercante española*, de Juan Zamora (2003). Los dos resultan muy valiosos en lo relativo a la recolección de datos y noticias sobre el movimiento obrero en la mar, pero presentan, en mi opinión, tres limitaciones. En primer lugar, ambos dedican excesiva atención a los oficiales (náuticos o maquinistas), mientras que las referencias a las clases subalternas son proporcionalmente menores. En segundo lugar, les falta una explicación suficiente de los procesos de trabajo y sus características, que permita comprender mejor los cambios producidos en el tránsito de la vela al vapor. De hecho, al dedicarse a un momento en el cual la industrialización ya se había impuesto plenamente en el sector, no aportan apenas ninguna referencia al mundo de la marina velera, algo que habría

---

<sup>6</sup> Sobre las escuelas de náutica, véase: ARROYO (1998), DUO (2001, 2003), MORENO (1991, 1993), PONS (1993), VILÀ (1997), GARCÍA GARRALÓN (2007), DAVALILLO (1995) y PUERTAS (1994).

<sup>7</sup> Sobre la patronal, véase: RENGEL (2000), VALDALISO GAGO (1990, 1992), RODRIGO (2004a, 2007) y CABRERA y REY (2002), entre otros.

<sup>8</sup> Apenas he encontrado otras referencias que: ALONSO (1987), MADRID (1989), PINIELLA (1995), PINIELLA y RASERO (1995), DELGADO (1981), FERNÁNDEZ DÍAZ y MARTÍNEZ SHAW (1984), HERNÁNDEZ IZAL (1987), RODRÍGUEZ-MARTOS (1996), FRICKE (1973), MONTERO (1989) y NOLAN (1973).

permitido una perspectiva más amplia y afinada de cuanto supuso el cambio tecnológico. Por último, sus fuentes principales han sido las publicaciones generadas por las asociaciones profesionales, demasiado decantadas hacia el punto de vista de los oficiales, sus problemas y sus estrategias.

## **Metodología**

Esta tesis se sitúa, como he avanzado, en la intersección entre la historia marítima, la historia social y la historia del trabajo. En cuanto a la historia marítima, adopto las prevenciones que señala Fischer (FISCHER, 2011:368), sobre la necesidad de aproximarse a los hechos siempre desde una perspectiva internacional, o de incorporar lo marítimo a debates existentes en otros campos de la historia y viceversa. En el contexto internacional de los estudios de historia marítima que se ocupan del trabajo y de los trabajadores en la mar, esta tesis pone en el mapa por primera vez de forma clara y documentada el caso español, permite contrastarlo con otros casos y contribuye a una comprensión global del sector.

En cuanto a las aportaciones metodológicas de la nueva historia social, en mi análisis he buscado la comprensión de las lógicas y las identidades de grupo siguiendo las indicaciones de Breully (BREULLY, 1991:143), en este caso, el de los marinos mercantes. Para conseguir este objetivo (y describir, comprender y analizar los procesos de trabajo, las identidades, la resistencia al cambio, etcétera), he utilizado todas las fuentes disponibles a mi alcance y he recurrido también al consejo de Hopkins, que mantiene que «las amplias lagunas en nuestros registros subrayan la obligación del historiador social de reconstruir el pasado con imaginación [...], pero una imaginación necesariamente apartada de los vuelos de la pura fantasía y guiada por las convenciones de la erudición que le dan autenticidad. Se necesita la imaginación no solo para llenar las lagunas de nuestras fuentes, sino también para proporcionar el marco, el cuadro en que se puedan encajar los fragmentos del rompecabezas que son los documentos [...]. No podemos limitarnos a las intenciones y percepciones de unos actores históricos. Sabemos lo que ellos no sabían, sabemos lo que ocurrió a continuación. No deberíamos desperdiciar esta ventaja» (HOPKINS, 1991:146).

Finalmente, en cuanto a las metodologías propias de la historia del trabajo, esta tesis no es una historia del movimiento obrero en la Marina mercante, algo que ya inició Joan Zamora

(2003a), sino que se ubica en el campo de la historia de la organización del trabajo y de las relaciones laborales (SUÁREZ, 2000:244). Dentro de los múltiples aspectos que presenta este ámbito, el enfoque que más me interesa es el que hace referencia al cambio técnico y sus implicaciones organizativas y sociales. Una de las preguntas que ha guiado mi investigación, común a muchos autores que trabajan sobre diversos sectores productivos, es en qué forma, y a través de qué vías, el cambio técnico y organizativo ha remodelado la estructura de las cualificaciones preexistentes, los itinerarios laborales y, en general, la autonomía funcional de los trabajadores y su control, mayoritario o residual, sobre el proceso de trabajo y sobre el aprendizaje y la movilidad en el oficio (SIERRA, 2001:332-334). O, formulado en otros términos, ¿quién gana (es decir, se recualifica) y quién pierde (se descualifica), entre los trabajadores, con ese cambio?

Con estas perspectivas metodológicas, me he propuesto realizar una primera aproximación al mundo de los procesos de trabajo en la Marina mercante española en el momento del cambio de la vela al vapor, es decir, a lo largo de un proceso de casi cien años que supone la ruptura con formas de trabajo y de relación que se habían mantenido prácticamente inalteradas durante siglos. El sector marítimo es uno de los campos donde la industrialización (entendida como un proceso de cambio en la organización de la producción, el trabajo y las relaciones laborales, más que como la adopción de una nueva tecnología basada en el vapor) tuvo un impacto más acusado, no solo económico y social, sino también de identidades y culturas sociolaborales (GERSTENBERGER, 2001:45). Pero mientras que en los últimos años se han publicado abundantes estudios sobre la organización del trabajo en diferentes sectores, sobre todo en la industria y en los servicios (aportaciones historiográficas desarrolladas desde la historia económica o desde la historia social)<sup>9</sup>, en cambio, desde las propuestas metodológicas que han renovado la propia historia social, se han producido escasas aportaciones homologables para las actividades marítimas. Es decir, que existe un gran vacío historiográfico en el campo de la historia social en relación con la Marina mercante<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Pueden encontrarse interesantes paralelismos en el mundo de los ferrocarriles. Sobre las fuentes básicas en esta materia véase LETÓN y MUÑOZ (2001).

<sup>10</sup> «No tiene nada de extraño que en el *Manual de historia social del trabajo* de Mikel Aizpuru y Antonio Rivera no haya la más mínima alusión a la gente de mar, como no la hay en la introducción que Carmen López Alonso realiza al volumen colectivo dedicado a los cuatro siglos de acción social [...]. Una simple ojeada al volumen editado por A. Martín Valverde en 1987 sobre la legislación social española puede corroborar [que] de los más de tres centenares de leyes, decretos y proyectos de ley aprobados o redactados en nuestro país sobre contratos laborales, jornadas de trabajo, salarios, accidentes de trabajo, previsión y asistencia social, asociacionismo, derecho de huelga, etc., apenas una decena se ocupan específica o tangencialmente del sector. Y es que, a

Ante este vacío, la presente tesis se centra en el proceso que llevó de la vela al vapor desde el punto de vista de los marinos, para observar y explicar cómo este colectivo diverso y complejo se enfrentó y se adaptó a la industrialización. Mientras que algunos autores, como por ejemplo Piniella y Rasero (1993) y Zamora (2003), han presentado esta transformación como una experiencia esencialmente negativa, otros proponen valorar positivamente la adaptación a una nueva realidad y la aparición de nuevas cualificaciones (WILLIAMS, 1993; SAGER, 1989). Como se verá, muchas veces el trasfondo de este debate incluye una idealización del mundo de la vela y de las formas tradicionales y precapitalistas de trabajo y vida frente a un mundo mecanizado, plenamente capitalista. Mi tesis se posiciona en un punto intermedio. El proceso de incorporación de la propulsión mecánica que lleva la industrialización a la marina causó un cambio radical en los procesos de trabajo y presenta a la vez tanto la descualificación relativa y matizada de algunas categorías como la aparición de otras nuevas, con un desarrollo muy lento y cuyo resultado no se vio con claridad hasta el final. La aparente descualificación debe ser puesta en duda cuando se comprueba cómo la desaparición de ciertos trabajos especializados es sustituida en parte por otros no menos especializados.

Junto a esta hipótesis central responderé a otras preguntas, menores tal vez, pero que permiten dar voz a la gente de mar como colectivo prácticamente anónimo y siempre olvidado, considerado como mucho un gasto de explotación en un negocio que ha movido el mundo durante siglos y ha permitido la circulación de bienes y de ideas. Así, desarrollaré otras ideas que explican aspectos importantes del proceso de transición de la vela al vapor en España y que hasta ahora no han sido desarrolladas convenientemente. En primer lugar, mostraré que el proceso de transición del modelo preindustrial al modelo industrial tuvo en la Marina mercante española unas características particulares, debidas al modelo de control estatal sobre el sector marítimo en su conjunto. Este control, ejercido por medio de la Marina de guerra, fue escaso o muy limitado en la mayor parte de las marinas mundiales (con la excepción nada casual de Francia), y conformó un proceso singular de relaciones laborales, de organización del trabajo y de gestión de conflictos, entre otras cosas. Es decir, que frente a una dinámica muy similar en todas las marinas de Europa y Estados Unidos, las particularidades del caso español constituyen una singularidad que condiciona el desarrollo del sector, tanto en el

---

diferencia del proletariado industrial, al que se confería el carácter de agente del cambio histórico (y a cuyas reivindicaciones y acciones se temía desde el propio poder), pescadores y marineros han sido caracterizados comúnmente como individualistas y con escasa capacidad reivindicativa». En MORALES (1997:256).

ámbito local como en el internacional. En segundo lugar, presentaré un hecho que por obvio no se ha tenido en cuenta: el peso que tuvo el proceso de relevo generacional en una profesión de vida relativamente corta. La sustitución de la vela por el vapor fue larga, y durante al menos cincuenta años hubo ocasión para que los más hábiles y acomodaticios se adaptaran, para que los inadaptados abandonasen la mar y para que las generaciones jóvenes que se incorporaban al trabajo lo hiciesen libres del peso de la tradición y, por lo tanto, receptivos y maleables<sup>11</sup>.

Una última cuestión que quiero destacar es que si bien el proceso del paso de la vela al vapor y su final han sido descritos tradicionalmente como el final de una época armónica, limpia y romántica, lo cierto es que oculta una realidad de trabajo inhumano, de desigualdades y de abusos que la historiografía no ha sido capaz de sacar a la luz. Los innegables progresos materiales en todos los sentidos han sido contaminados por un sentimiento de pérdida y de nostalgia creados y recreados a posteriori por capitanes ilustrados que se creían el mundo idílico que describían, sin hacer ningún esfuerzo por recordar la realidad de uno de los trabajos más duros y peligrosos que existen. La inexistencia de una voz clara procedente de las clases subalternas ha impedido cuestionar o matizar esta imagen.

Mi investigación se centra especialmente en los marinos mercantes embarcados que trabajaban en buques de altura, es decir, de navegación oceánica. Me interesan tanto las clases directoras (el capitán y los oficiales de cubierta y de máquinas) como las clases ejecutoras (los subalternos de cubierta y de máquinas), ya que comparten en esencia los condicionantes del trabajo en la mar, con todos los matices que se irán describiendo. Utilizo aquí el término clase en el sentido que le da Hobsbawm: de sistema de relaciones, tanto verticales como horizontales que se establecen no solo a partir de la distinción (o similitud) y la distancia, sino sobre la base de una función social cualitativamente distinta, de explotación, de dominación/sometimiento (HOBBSAWM, 1991:20).

En el buque como lugar de trabajo coinciden diferentes categorías socioprofesionales, de formación y características muy diferentes. Unos tienen relación directa con la manipulación del barco y con la esencia misma del negocio (el transporte y la manipulación de la carga); en

---

<sup>11</sup> «Traditions are valuable in creating a pride of service, but they can become obstacles to further progress if they are allowed to go so far as to obscure the basic need for providing a competitive commercial organization». En FRICKE (1973:3).



cambio, otros desempeñan funciones auxiliares, que los sitúa en un segundo plano. Mi interés se centra sobre todo en el primer grupo, los marinos propiamente dichos, desde el paje hasta el capitán, mientras que los trabajadores relacionados con la cocina, el servicio doméstico a bordo o el mantenimiento del buque recibirán la atención debida, pero no constituyen el eje central de esta tesis. Y de todos ellos, los marineros conforman el auténtico núcleo de mi investigación, pues son los que están sujetos en mayor medida al reto de redefinir su papel a bordo, ya que el manejo del elemento propulsor pasa de palos y velas a la máquina.

Explicaré cómo la clase de los marinos vivió el proceso de mecanización, la gran transformación de la Marina mercante, y por lo tanto los límites cronológicos son bastante estrictos<sup>12</sup>. Formalmente el período de estudio se inicia en 1834, con el primer vapor realmente operativo en España, aunque el proceso no empezó a ser intenso y significativo hasta la década de 1870. Entre esta última data y 1914 el proceso de cambio tecnológico se acelera y consolida, de forma que en vísperas de la Gran Guerra la Marina mercante de vela es un fenómeno residual condenado a la desaparición, no solo en España sino en todo el mundo.

En cuanto al marco geográfico, si bien el proceso se refiere a la Marina mercante española en su conjunto, el foco se ha colocado en la marina catalana por diversas razones. Primero, porque el centro de gravedad de la marina velera española estuvo en Cataluña durante la mayor parte del siglo XIX y, por tanto, la incorporación del vapor tuvo allí su campo de batalla principal, aunque no único. Segundo, porque es también en Cataluña donde la marina de vapor se desarrolla primero y con mayor fuerza, y eso significa que el proceso puede documentarse mejor. Y tercero, pero no menos importante, por una cuestión práctica: la tarea de dar voz al colectivo de marinos españoles requiere el uso de fuentes diversas y dispersas, indirectas en su mayor parte, y para la marina catalana me ha sido posible por razones de proximidad y accesibilidad. Sin embargo, la esencia del negocio marítimo y su carácter internacional obliga a insertar constantemente el caso español en el contexto más amplio de

---

<sup>12</sup> Mi tesis analiza un proceso finalizado hace ahora unos cien años y que puede describirse y explicarse con detalle en sus rasgos principales. Pero es pertinente señalar que acaban de cumplirse algo más de cincuenta años del inicio de otro proceso de cambio tecnológico en la Marina mercante: el de la containerización, que ha sido la segunda gran transformación del sector, y presenta numerosas coincidencias con el proceso estudiado en esta tesis. El cambio tecnológico ha tenido un impacto sobre la composición de las tripulaciones, las categorías sociolaborales, las cualificaciones y las relaciones laborales, equiparable al que provocaron el vapor, la telegrafía y la electricidad en el siglo XIX. Sobre este asunto, pero a nivel mundial, véase BROEZE (2000:213-255), y para el caso español véase SUÁREZ, GONZÁLEZ y JIMÉNEZ (2005).

las marinas europeas, donde nos reflejamos o encontramos aquello que nuestras fuentes nos niegan. Es necesario, por ejemplo, tener siempre el referente de la Marina mercante británica, omnipresente y pionera también en lo tecnológico, que en ciertos momentos llegó a constituir casi la mitad de la marina mercante mundial; fue constantemente un referente observado con una mezcla de admiración, envidia, rencor y temor, tanto por navieros como trabajadores.

Los marinos, la gente de mar, como ellos mismos se han denominado tradicionalmente, eran al final de la época de la vela un colectivo definido claramente por las peculiaridades de su trabajo y del medio en el que este se desarrollaba, y se consideraban herederos de unas formas de vida y de trabajo cimentadas en siglos de experiencia. Los caracterizaba una cultura del trabajo propia frente a los «terrestres», una conciencia de clase que podía superar incluso barreras nacionales o lingüísticas. El capitán y el paje, independientemente de su formación, poder económico o consideración social, sentían que formaban parte de un mismo grupo, hablaban el mismo idioma y tenían un sistema de valores propio, diferenciado del resto de las personas. Incluso dentro de las actividades marítimas, los hombres embarcados formaban un grupo que se distanciaba de aquellos que vivían y trabajaban en tierra, como eran los carpinteros de ribera, los estibadores e incluso los pescadores, ya que estos últimos estaban en cierto modo ligados a tierra firme, dormían en sus casas, con sus familias, y no se desarraigaban como lo hacían los marinos de altura. Los pescadores eran una especie de clase anfibia, que no rompía el cordón umbilical con tierra y por tanto no eran auténticos marinos. Esta conciencia de constituir un grupo especial, la «gente de mar», tiene un cierto equivalente con el mundo del ferrocarril, donde el colectivo se autodefinió genéricamente como «ferroviarios»; más aún, algún autor ha llegado a hablar de «raza ferroviaria» (GAGO, 2006:4; BALLESTEROS, 2009:1). No es este el único punto común entre estos dos mundos del sector del transporte, el marítimo y el ferroviario; como se verá en diferentes momentos, existen interesantes paralelismos y elementos de comparación que, al ser contrastados, aportan una perspectiva nueva.

La navegación de altura era una actividad muy diferente del resto de los trabajos. Se vivía y trabajaba en un vehículo en perpetuo movimiento, en condiciones extremas de temperatura y humedad, en peligro constante, donde cada hombre era una isla en un archipiélago también él aislado del mundo. Las relaciones sociales a bordo estaban enormemente jerarquizadas y sometidas a una disciplina férrea, ya que de ello dependían la vida de todos y el éxito de la

empresa. Era un mundo absolutamente masculino y clasista, donde cada uno ocupaba su lugar y las posibilidades de movilidad social eran bastante escasas, aunque no nulas. Muchos eran los factores que convertían a los marinos de la época de la vela en trabajadores singulares: trabajaban por un salario, al menos desde el siglo XV, y también ordenaban sus relaciones laborales mediante contratos escritos<sup>13</sup>. No poseían los medios de producción pero conservaban un cierto control sobre su trabajo en los veleros; la necesaria división del mismo no impedía que tuviesen, en general, la mayor parte de las habilidades necesarias para desempeñar su labor y comprender el conjunto. Su sector estaba estrictamente regulado y controlado por el Estado y se les reconocía un valor estratégico que, para bien y para mal, los diferenciaba de la inmensa mayoría de sus congéneres.

El trabajo en los veleros de altura se desarrolló durante siglos de un modo estructurado y aparentemente estable. En ellos las cosas se hacían de la única forma segura y eficiente que existía de controlar la energía eólica y la mar, máxime cuando el precio del error no se limitaba a la pérdida de riqueza, sino de la propia vida. Así, cuando se inició el proceso de mecanización, con la incorporación de máquinas de vapor que disminuían o eliminan por completo la dependencia del viento, todo un sistema de trabajo, de relaciones y hasta de valores se puso en cuestión. Durante décadas se produjeron unos cambios tecnológicos que tuvieron repercusión directa sobre los medios y las relaciones de producción y también sobre las mentalidades. La gente de mar se sintió amenazada por esos cambios, no solo porque sus oficios desaparecían o mutaban hasta quedar casi irreconocibles, sino porque apareció una nueva clase de terrestres embarcados que no eran en modo alguno considerados auténticos marinos, aunque iban a vivir y trabajar a bordo de buques mercantes: la gente de máquinas. Las habilidades de los marinos de la vela carecían de sentido, resultaban insuficientes o simplemente perdían valor frente a los nuevos trabajadores vinculados directamente a la máquina y al fuego, gente sin pasado ni tradición venerable, muchos de los cuales ni siquiera veían la mar ya que trabajan en catacumbas bajo cubierta.

---

<sup>13</sup> El papel de los marinos como asalariados no ha recibido, en mi opinión, suficiente atención. Los marinos encajan perfectamente en la definición clásica marxista de trabajador: eran individuos libres que disponían de su fuerza de trabajo como su única mercancía y no tenían nada más que vender. Pero esta afirmación exige una reinterpretación en la línea propuesta por Marcel van der Linden de redefinir conceptos como vender el trabajo o vender la capacidad de trabajo (LINDEN, 2008).

El proceso que lleva de la marina de vela a la marina de vapor es lento y oscilante. Como resultado, esta actividad económica cambió radicalmente, y con ella las tripulaciones, la gente de mar, que se adaptaron o murieron pero nunca triunfaron sobre la mecanización. Hacia 1890, la mayor parte del tráfico marítimo mundial se hacía todavía en veleros, pero al final del proceso, hacia 1914, los pocos hombres de mar que sobrevivían trabajando en los escasos veleros mercantes aún operativos se habían convertido en una especie en vías de extinción. Y no se trata de una frase hecha, pues desde la década de 1950 la marina mercante de vela ha desaparecido de la faz de la tierra, y con ellos, también sus formas de vida y trabajo, hoy en día recuperables solo parcialmente.

Ninguno de los enfoques metodológicos aplicados hasta ahora en los estudios historiográficos sobre la Marina mercante me satisfacía, puesto que ninguno se había planteado hasta ahora un análisis de las profesiones en la Marina mercante, sus orígenes, la adquisición y formación de las cualificaciones y su movilidad socioprofesional<sup>14</sup>. No se había abordado el análisis de la organización y las culturas del trabajo, ni sus relaciones con los cambios tecnológicos. Como tampoco el análisis de las condiciones de trabajo en la vela y el vapor, la formación de las organizaciones y asociaciones profesionales y obreras y la conflictividad social. Era necesario, pues, iniciar una aproximación muy minuciosa al conocimiento de la tecnología, las categorías laborales y los procesos de trabajo en los dos grandes períodos (la vela y el vapor), tomando prestados, de precisarse, algunos conceptos y metodologías de la antropología y de la sociología del trabajo. Estas dos disciplinas son imprescindibles para comprender de manera global el fenómeno, para luego analizarlo desde la perspectiva de la historia social.

Por otro lado, no hay apenas debate acerca de la cualificación en la Marina mercante fuera de referencias puntuales vinculadas a un análisis económico, realizadas sin ninguna reflexión previa sobre el alcance del asunto<sup>15</sup>. Por tanto, esta tesis se planteó como una aportación

---

<sup>14</sup> Acepto la definición de Gómez Bueno de la cualificación en el sentido de una «construcción social que resulta de una serie de luchas entre los diferentes sectores sociales implicados en la definición del trabajo». En IBARZ (2008:19).

<sup>15</sup> La cualificación es una construcción social, que puede estar relacionada con aspectos tecnológicos pero que no depende totalmente de aquellos. Sobre este asunto pueden plantearse dos opciones extremas. En la primera, se destaca el uso que se hace de las etiquetas o cualificaciones relacionadas con ciertos trabajos como una fórmula para contrarrestar la resistencia de los trabajadores, usándolas para segmentar y reducir la cohesión de la clase obrera. Por el contrario, la segunda opción consiste en que las cualificaciones son vistas como un medio de resistencia de los trabajadores, cuando un grupo organizado se asegura una posición o un nivel de ingresos

original para cubrir este vacío, con voluntad de generar discusión y debate sobre la cuestión en un campo que no ha recibido la suficiente atención y que ha dejado el trabajo en la mar como uno de los grandes ausentes en la historiografía relativa al trabajo y los trabajadores.

He buscado referentes en otros sectores cercanos geográfica y cronológicamente. El impacto de la industrialización, los cambios organizativos y los procesos de cualificación han recibido una atención particular en el caso de la industria y los servicios. A partir de las teorías de BRAVERMAN (1974), y en lo que se refiere a la industria textil, por ejemplo, las elaboraciones de E.P. THOMPSON (2012) o HUBERMAN (1996) para el caso británico, o las recientes aportaciones de GARCÍA BALAÑÁ (2004), ENRECH (2003, 2005), SMITH (1995) o BORDERÍAS (2009) han planteado los efectos de la industrialización sobre la descualificación de los oficios tradicionales del textil catalán poniendo el énfasis en los factores sociopolíticos.

Según estas hipótesis, los efectos de la mecanización fueron contrarrestados en algunos casos gracias a factores como la competencia empresarial y la fuerza del movimiento obrero. Estos factores explicarían por qué idénticas categorías laborales tenían reconocido un nivel de cualificación diferente en distintos mercados locales de trabajo y distintas zonas sociogeográficas. Estos estudios cuestionan la linealidad de la tecnología como único factor explicativo de los procesos de cualificación, y llaman la atención sobre la importancia de factores como el asociacionismo, los conflictos obreros, etcétera. ¿Pueden interpretarse en este mismo sentido los cambios producidos por la mecanización en la Marina mercante?

En primer lugar, reconstruiré las líneas básicas del trabajo en la marina de vela a partir de fuentes diversas, analizando el lugar de trabajo (el buque) con sus circunstancias, su organización y sus características principales, centrando la atención en las diferentes clases (oficios o profesiones) y categorías laborales (definidas según el grado de conocimientos o habilidades dentro de un mismo oficio, es decir, aquellas que tienen que ver con la capacidad y saber-hacer del individuo, en principio indiferentes a toda otra cualidad de los sujetos). Cada una de estas líneas prestará atención al proceso de formación, la definición de las cualificaciones, su posición en el organigrama de la tripulación, etcétera. A partir de estos

---

asociado a un cierto tipo de trabajo, llegando incluso a ejercer un control sobre el sistema de aprendizaje y acceso al trabajo encaminado a reforzar el colectivo más que a asegurar una buena formación (WOOD, 1982:17; FINKEL, 1994:262).

datos describiré los cambios producidos a causa de la mecanización. Para poder esbozar la historia desde abajo comenzaré por una lectura profunda de fuentes legales y de testimonios documentales escritos con intencionalidad diversa. La evolución de la Marina mercante fue narrada o descrita en su momento por personas e instituciones que jugaban un papel director o influyente, unas élites que ofrecían unos escritos lastrados con una fuerte carga ideológica. La voz de los subalternos, la de los trabajadores, siempre sujetos pasivos de decisiones macroeconómicas, no resulta fácil de oír. La combinación de fuentes variadas permite recrear la vida, el trabajo y las mentalidades de las clases subalternas (marineros, fogoneros, etcétera) utilizando una cierta dosis de creatividad, algo que la nueva historia social emplea como herramienta para responder a aquellas preguntas que las fuentes no pueden resolver. En este sentido la tesis es deudora también de aproximaciones antropológicas, como es el caso del excelente estudio de WEIBUST (1969), o sociológicas, como la de NOLAN (1973) y la de RODRÍGUEZ MARTOS (1996).

## **Fuentes**

Las fuentes primarias utilizadas en este trabajo son de diferentes tipos:

En primer lugar, fuentes impresas contemporáneas a los procesos descritos (periódicos y revistas, conferencias, manuales técnicos, etcétera) que aportan información de primera mano sobre el mundo del trabajo en la Marina mercante desde el punto de vista de sus protagonistas. Las principales publicaciones periódicas consultadas han sido *El Fomento de la Marina* (1883-1884), *El Maquinista Naval* (1911-1917), *El Mundo Naval Ilustrado* (1897-1898), *El Serviola* (1895), *La Marina Mercante* (1920-1923), *Marina* (1915-1916), *Navegación* (1918-1921), *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona* (1884-1893), *Revista de Navegación y Comercio* (1889-1898), *Revista Marítima* (1877-1881), *Catalunya Marítima* (1919-1921) y *Vida Marítima* (1901-1923). También se han consultado algunos números sueltos del *Boletín del Círculo de Maquinistas de la Armada* (1873), del *Boletín Oficial de la Liga Marítima* (1914) y de la *Gaceta de Madrid*.

En segundo lugar, la producción legislativa en diferentes ámbitos, que puede analizarse mucho más allá de lo que es el simple conocimiento de las regulaciones vigentes en cada momento. Han sido consultados y analizados no solo las Ordenanzas de Matrícula (1625, 1737, 1751, 1802), los códigos de comercio de 1829 y 1885 o la normativa contenida en

reales decretos y órdenes, reglamentos, leyes, etcétera, sino también algunos manuales que contienen la interpretación de destacados juristas.

En tercer lugar, información sobre instituciones y asociaciones obreras y sobre el trabajo en la mar, a partir de fuentes de archivo. Una fuente fundamental habría sido el archivo de la Comandancia de Marina de Barcelona. Por desgracia, resulta hoy ilocalizable, a excepción de unos expedientes sueltos conservados en el Archivo de la Corona de Aragón. Más rico ha resultado el Archivo Histórico de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona, que pude consultar antes de su cierre, especialmente la documentación de la Comisión de Asuntos Marítimos, de donde han resultado útiles expedientes de asuntos diversos. En el mismo sentido, ha resultado provechoso el acceso a los libros de registro de asociaciones del Archivo Histórico del Gobierno Civil de Barcelona. Otras fuentes han sido la Escribanía de Marina de Barcelona, conservada en el Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona; el Fondo del Gremio de Mareantes de Tarragona, conservado en el Archivo Histórico del Puerto de Tarragona; algunos manuscritos conservados en el Archivo del Museo Naval de Madrid; y el Fondo de la Junta de Comercio de Barcelona, conservado en la Biblioteca de Cataluña, que incluye también documentación de las Juntas Provinciales de Agricultura, Industria y Comercio. Desgraciadamente la ausencia general de documentación interna de compañías navieras, asociaciones profesionales o sindicatos me ha impedido profundizar más allá de los aspectos que aparecen en la prensa general o profesional.

Merecen una mención aparte los fondos del Museo Marítimo de Barcelona. Por un lado, en sus colecciones se conserva documentación suelta relacionada con algunos buques y sus actividades. Y por otro, se halla en dicha institución una parte importante del archivo histórico de la Compañía Trasatlántica Española, la que fue la mayor compañía naviera del Estado durante, como mínimo, el último cuarto del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX. Aunque en estos fondos la documentación relacionada con el personal embarcado es escasa, aun así ofrecen otros recursos. Desgraciadamente para el sector marítimo, no se conservan fondos equivalentes, por ejemplo, a los de las grandes compañías ferroviarias, que permitan el análisis empresarial de los aspectos relacionados con los trabajadores, las políticas de empleo, los salarios, etcétera<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> En LETÓN y MUÑOZ (2011:3).

Otra fuente importante la han constituido diversas publicaciones contemporáneas: desde conferencias hasta memorias, pasando por informes sobre la supresión del derecho diferencial de bandera (que generó muchas discusiones, entre las cuales el destino de la gente de mar ocupó una pequeña parte), manuales técnicos sobre el manejo de buques de vela o sobre plantas propulsoras, etcétera.

Por último, también he podido acceder a algunos fondos documentales privados que me han aportado información puntual. En su mayoría, estas fuentes son inéditas y nunca han sido utilizadas para profundizar en la historia del trabajo en la mar. Estos archivos privados conservan parte de la documentación relacionada con las actividades marítimas de los antepasados de sus actuales dueños. Desgraciadamente se trata de fuentes muy fragmentadas consistentes en algún cuaderno de bitácora, memorias, correspondencia, etcétera. Son el archivo de la compañía Hijos de José Tayá Sociedad en Comandita (familia Tayá), el archivo del capitán Salvador Maristany (señora Sara Masó Maristany), el archivo del capitán Pedro Mir Julià (señor Pere Mir Puig), el archivo del capitán Jaime Sust Alsina (señor Josep Maria Sust Sust) y el archivo de la Compañía Línea de Vapores Tintoré (señor Joaquim Maria Tintoré).

También he recurrido a una amplia bibliografía especializada nacional e internacional, que recoge tanto la escasa producción sobre la marina española como los numerosos trabajos que tratan aspectos similares en otras marinas mercantes y que, en conjunto, permite disponer de una visión global de los problemas planteados. Dado que el proceso descrito en la tesis es un fenómeno internacional relativamente homogéneo, el estudio de los casos extranjeros ayuda a comprender algunos aspectos del mismo y permite llenar algunas lagunas.

Finalmente, pese a que debido a la cronología estudiada es imposible utilizar herramientas metodológicas como la historia oral como recurso directo, resulta sorprendentemente interesante acudir al testimonio de los profesionales de la Marina mercante de la segunda mitad del siglo XX, muy alejados del proceso de transición de la vela al vapor pero, en cambio, protagonistas de otras transiciones tecnológicas y sociales (como el paso definitivo de la máquina de vapor al motor diésel, la containerización (*containerisation*), la implantación de la informática a bordo e incluso la incorporación de la mujer a esta actividad tradicionalmente de hombres). El programa de historia oral *Veus de la Mar* del Museo



Marítimo de Barcelona recoge, desde hace años, el testimonio de antiguos profesionales cuyos recuerdos aportan información interesante e invitan a reflexionar acerca de los procesos de cambio y cómo estos son percibidos (y recreados a posteriori) por sus protagonistas. Algunos procesos se parecen, y además se trata de un sector económico donde la tradición, los usos y las costumbres perduran mucho más allá de lo que resulta aparente. El resultado final es que el investigador salta en el tiempo varias décadas atrás y puede encontrar respuestas lógicas y coherentes a preguntas que ya no pueden ser respondidas directamente por nadie.

### **Estructura de la tesis**

La tesis se ha organizado en torno a tres partes principales. En primer lugar, presentaré el marco legislativo en el que se desarrolló la Marina mercante española en el período estudiado, condicionado por la institución de la Matrícula de mar. El análisis de este aspecto es imprescindible para conocer las particularidades del caso español en todas las facetas relacionadas con el trabajo y su regulación. También analizaré el papel de la legislación reformista en este sector, especialmente la producción legislativa generada en torno a la Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909 de Maura. En la segunda parte presentaré el mundo del trabajo en la marina de vela a partir del análisis de la organización del trabajo, los oficios o las profesiones (definidos genéricamente como clases) y las categorías o niveles laborales, el reclutamiento, la contratación, las formas salariales y las condiciones de trabajo. Sin un conocimiento detallado de la situación de partida es imposible comprender los cambios que provocó la industrialización en la Marina mercante. Se trata de un texto esencialmente descriptivo pero imprescindible. En la tercera parte, de carácter interpretativo, analizaré el impacto, directo e indirecto, de la mecanización sobre el trabajo en la Marina española. Aparte de las consideraciones generales relacionadas con el proceso desde el punto de vista tecnológico, repasaré los cambios producidos en la organización del trabajo, las categorías sociolaborales, el reclutamiento, la contratación y las formas salariales, así como en las condiciones de trabajo. Dedicaré una atención especial a las nuevas profesiones y categorías que se incorporaron al sector marítimo con la implantación de la máquina de vapor, y profundizaré en las cuestiones relacionadas con la ruptura de los modelos tradicionales de relación laboral. Finalmente, dedicaré un apartado a recoger las conclusiones.

## **Agradecimientos**

Esta tesis nace de una invitación por parte de la doctora Cristina Borderías, que halló en mi propuesta de DEA un mundo nuevo y que, sin embargo, no tuvo reparo alguno en apoyar mi investigación, no solo con interés y dedicación sino también marcando unos tiempos que a la postre han resultado fundamentales. Fue dura y exigente cuando tocaba, me dio ánimos y apoyo cuando fue necesario y me dirigió con discreción pero con una presencia constante. A ella debo agradecerle el descubrimiento de una forma diferente de ver mi mundo (lo marítimo), en realidad desde una perspectiva que cuenta con horizontes más amplios.

Pero retrocediendo en el tiempo, la primera idea de que el mundo del trabajo en la mar era un territorio aún inexplorado la debo a dos autores que serán muy citados y que seguramente no han sido conscientes de la influencia que han ejercido mediante sus trabajos, que abrieron un nuevo camino: Pedro Robles (recientemente fallecido) y Joan Zamora, el primero sembrando una idea y el segundo señalando un camino y en cierto modo un deber. En cuanto a la decisión final de iniciar este camino, de dar un paso adelante y pasar de un proyecto estimulante al reto real de una tesis doctoral debo citar a Olga López, a Carlos Martínez Shaw y al llorado Gabriel Cardona.

Como es sabido, ninguna investigación consistente puede hacerse sin la ayuda, complicidad y paciencia de los administradores del conocimiento, no solo en el mundo académico sino también en archivos y bibliotecas. Por ello, la lista de personas e instituciones con las que estoy en deuda es larga: Maria Pont (Archivo Histórico de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona); Archivo Histórico del Gobierno Civil de Barcelona; Laureà Pagarolas y Lluïsa Cases (Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona); Coia Escoda (Archivo Histórico del Puerto de Tarragona); Rosario Piera (Biblioteca de la Facultad de Náutica de Barcelona); Luis Vicente (Ateneo Barcelonés); Pilar Cuerva, Mireia Bertana e Irene Arenas (Archivo del Museo Marítimo de Barcelona); Nieves Rodríguez (Biblioteca del Museo Naval de Madrid); Pilar del Campo (Archivo del Museo Naval); y al personal de la Biblioteca de Catalunya, de la Biblioteca Arús de Barcelona y del Archivo de la Corona de Aragón).

Otras personas me han ayudado en formas y direcciones variadas, y lamentaría cualquier posible omisión. Quiero recordar los nombres de Miquel Àngel Larriba, Joan Santacreu,

Eliseu Carbonell, Javier Moreno, Teresa Tayà, Sara Masó, Joaquim Maria Tintoré, Pere Mir, Harald Hamre, Alston Kennerly, Ricardo Rodríguez-Martos, José Manuel Vázquez Lijó, Antonio de la Vega, Lewis Fischer, Miguel Muñoz (Fundación Ferrocarriles Españoles), Jordi Ibarz, Juan Bautista Buades, Martín Rodrigo, Carmen Cascajosa, José María Sánchez Carrión, Añaterbe Sánchez, Jesús Sánchez Miñana, etcétera. Junto a ellos, quiero citar de forma separada y destacada a mis compañeros del Centro de Documentación Marítima del Museo Marítimo de Barcelona: Dolores Jurado, Inmaculada González, Silvia Dahl, Rosa Busquets, Jordi García, Javier Aznar y Dolors Bernal. Siempre han sido amigos fieles que han comprendido mi pasión por las cosas de la mar en general y la importancia que este proyecto en particular tenía para mí.

Finalmente, un proyecto de investigación y vital como este solo es posible con la complicidad y el apoyo total de la familia. En mi caso, de mi mujer, compañera y amiga de casi toda mi vida, Gloria, y de mis hijos Clàudia y Gabriel, quienes han tenido que compatir involuntariamente sus respectivas raciones de sacrificio y renuncia. También han tenido que lidiar con mi cansancio y, sin duda, mi mal humor ocasional. Para ellos va mi agradecimiento absoluto, y la esperanza de que sepan apreciar las razones últimas y el valor auténtico de este esfuerzo.

## **PRIMERA PARTE**



## **EL MARCO LEGAL: DE LA MATRÍCULA DE MAR A LA LEGISLACIÓN SOCIAL (1802-1923)**

Desde principios del siglo XVI, el desarrollo de la Marina mercante española estuvo marcado por las necesidades del tráfico con las colonias americanas. La necesidad de organizar y tripular flotas, protegidas por convoyes, para realizar un comercio controlado desde Sevilla (hasta 1717) y más tarde desde Cádiz (hasta 1778), condicionó las formas de organización de la actividad comercial. Y, más importante, implicó la intervención de la Marina de guerra (a la que me referiré también como Armada) en todos y cada uno de los elementos que constituyen el tráfico marítimo. Esto explica, entre otras cosas, por qué el trabajo en la Marina mercante debe ser estudiado en gran medida teniendo en consideración su relación con la Marina de guerra. A diferencia de lo que sucedía en otros sectores, esta actividad puramente civil que era el transporte de mercancías por mar y también los trabajadores que lo llevaban a cabo quedaban sujetos en todo momento a las necesidades de la defensa nacional. Esta es una de las particularidades de la Marina española, y cualquier aproximación al mundo del trabajo en este sector debe tener en cuenta este carácter singular. Esta tesis demuestra cómo y hasta qué punto esta influencia está presente en la mayor parte de los aspectos del trabajo en la marina<sup>17</sup>.

De forma muy breve, se puede perfilar el marco administrativo en que se desarrolló este sector económico. Para empezar, el tráfico con el Nuevo Mundo quedó organizado y controlado en su totalidad desde Sevilla a partir de la creación de la Casa de la Contratación el 20 de enero de 1503. En 1521 se organizó la primera flota armada y en 1522 se creó la Armada de la Guarda de Indias. Una Real Cédula de 1561 estableció el sistema de flotas y

---

<sup>17</sup> Esta hipótesis fue apuntada por Joan Zamora en su tesis doctoral, pero sin llegar a profundizar en las causas y la génesis de la supeditación de lo civil a lo militar.

galeones, que se fue desarrollando en los años posteriores<sup>18</sup>. Después de un siglo, el XVII, muy conflictivo y de un cierto retraimiento de la marina comercial, a partir de 1700 el nuevo régimen borbónico reorganizó la Marina, entre otras cosas mediante la creación en 1715 de la Secretaría de Marina e Indias, que absorbió las funciones del antiguo Consejo de Indias. En 1717, la Casa de Contratación pasó de Sevilla a Cádiz. Una nueva época se inauguró con el Decreto de Libre Comercio de 1778<sup>19</sup>, que abrió el acceso directo a todos los puertos sin necesidad de controlar el comercio ultramarino desde Cádiz. En 1868, la legislación liberal rompió definitivamente el marco del Antiguo Régimen en lo relativo a las actividades marítimas, aunque sin conseguir eliminar por completo el control de la Armada. El siguiente paso fue la creación, el 16 de octubre de 1901, de la Dirección General de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas (luego Dirección de la Marina Mercante), primer intento de vincular el elemento civil a un organismo todavía presidido por un militar. Hacia el final del período estudiado vislumbramos una reorganización administrativa en la estela de la Ley de Protección y Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas de 14 de junio de 1909, y de la legislación desarrollada posteriormente. Pero por encima de los organismos civiles, existió siempre una supervisión de la Armada, más discreta o más visible según el momento.

Pese a estos cambios y la existencia de abundantes regulaciones en forma de real decreto, real orden, reglamento o jurisprudencia, las actividades marítimas españolas se desarrollaban en un marco legislativo caótico e irracional, que impedía el despegue de una Marina mercante moderna y competitiva. Ernesto Anastasio resumía esta situación de forma esquemática en 1918:

*La Marina mercante española debía desarrollarse en el marco de una gran incoherencia y caos administrativo, ya que el sector estaba regulado en España con la intervención de seis ministerios, que se ocupaban de diferentes áreas concernientes a las actividades marítimas: Marina (jurisdicción, vigilancia, policía, disciplina, abanderamiento, seguridad en la navegación, enseñanzas náuticas, etc.), Fomento (todo lo relativo al tráfico marítimo sensu stricto), Instrucción Pública (enseñanzas náuticas en parte), Gobernación (Sanidad Marítima), Estado (consulados) y Hacienda (aduanas). Y a partir de 1920 se añadiría un séptimo ministerio, el de Trabajo. Se daba, además, la paradoja de que para ser Director general de Navegación y Pesca*

---

<sup>18</sup> Sobre este tema existe bastante bibliografía. Véase, entre otros, FERNÁNDEZ DURO (1972-1973), CHAUNU (1983), GARCÍA-BAQUERO Y MARTÍNEZ-SHAW (1992), PÉREZ-MALLAÍNA (1992) y MARTÍNEZ SHAW (2008).

<sup>19</sup> Desarrollado en el *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias, de 12 de octubre de 1778*. Madrid, imprenta de Pedro Martín, 1778.

*Marítima era preceptivo ser general de la Armada, mientras que un civil podía ser ministro de Marina*<sup>20</sup>.

En cuanto al mundo del trabajo, para la cronología propuesta en esta tesis hay que distinguir dos grandes períodos. El primero es el presidido por la institución de la Matrícula de mar, entre 1606 y 1873, y el segundo es el de liberalización y reforma, entre 1873 y 1914.

## **1.1 LA MATRÍCULA DE MAR (1802-1873)**

Pese a que el trabajo en la marina mercante compartía numerosas características en las principales naciones europeas (la británica y las escandinavas, entre otras) y americanas, el caso español presentaba algunas diferencias fundamentales respecto a la mayor parte de las marinas europeas. Se basaba en un modelo de corte militar que únicamente coincidía con el de la Marina francesa a partir de 1700, probablemente por tener ambos estados modelos borbónicos similares en la misma época. Se trataba de un sector económico regulado, incluso hasta tiempos muy recientes, por un aparato legal, íntimamente ligado (cuando no sometido) a la Marina de guerra. Salvo un período muy corto durante la Segunda República, no fue hasta 1992 cuando España dispuso de una Marina mercante totalmente civil. Es por ello que resulta imposible comprender el funcionamiento de la Marina mercante en el sesgo temporal propuesto y, especialmente, el mundo del trabajo en este sector sin relacionarlos con una institución jurídica: la Matrícula de mar<sup>21</sup>. Este peculiar sistema de corte militar caracterizaba el trabajo en la Marinacivil y lo diferenciaba de cualquier otro ramo de la actividad económica, ya que sujetaba todos sus aspectos a la jurisdicción militar y constreñía la vida de los trabajadores de la mar (según la definición tradicional, los «hombres de mar») a lo largo de toda su vida activa<sup>22</sup>.

---

<sup>20</sup> En ANASTASIO (1918:7-8).

<sup>21</sup> Sobre la institución de la Matrícula de mar y la legislación relacionada con ella, las principales fuentes son: SALAS (1870), FERRET (1819), LLOVET (1980), LÓPEZ y MIRABET (1995) y VÁZQUEZ LIJÓ (2007).

<sup>22</sup> Uno de los pocos sectores donde lo militar tiene una cierta relación con lo civil es en los ferrocarriles españoles, especialmente desde la constitución de RENFE, en 1941. Durante décadas, la principal vía de incorporación al trabajo en la empresa RENFE fue pasar a través del Regimiento o Agrupación de Movilización y Prácticas Ferroviarias, lo que confería un carácter marcadamente militar y disciplinante a sus puestos de trabajo, además de masculinizarlos por completo. Se requerían cuatro años de permanencia en el Ejército, de los cuales ocho meses eran de formación puramente castrense, mientras que el tiempo restante era de formación en el oficio, hasta acabar como maquinistas. No era la única vía, ya que existía una Escuela de Aprendices, pero era la mayoritaria. En GAGO (2006:7-8).



Para garantizar su existencia y su eficacia, la Marina de guerra española, como la de otras potencias europeas del pasado, precisaba del concurso de miles de hombres, que eran empleados en la tripulación de todo tipo de buques de guerra o en la construcción naval en los arsenales del Estado. Junto con un número limitado de marinos de guerra profesionales (y utilizo este término consciente de su imprecisión en ciertos períodos), debía asegurarse la concurrencia constante de miles de hombres, preferentemente profesionales de la mar, es decir, gente que en su vida civil trabajaba en la Marina mercante, en la pesca o en astilleros particulares. Con el nacimiento de los Estados modernos se volvió evidente que era necesario algún sistema que permitiese controlar todo aquello que fuera útil para cubrir sus necesidades de personal, así como de suministro de materias primas, astilleros, puertos, establecimientos, etcétera.

Francia, con las Ordenanzas de 1668 y 1681, y España, con la legislación que se comentará más abajo, pusieron en práctica sus Matrículas enmarcadas en programas de rearme naval. El mecanismo principal en España era la Matrícula de mar, que se puede definir como una especie de contrato entre la Corona y una parte de sus súbditos, un contrato que se basaba en un equilibrio entre derechos y deberes pero que no era negociable: se aceptaba con todas sus consecuencias o se rechazaba. En Francia, el equivalente recibía el nombre de Inscripción Marítima, que tenía las mismas raíces que la Matrícula de mar y, en consecuencia, un desarrollo similar (MORAEL, 1911; LENHOF, 2006). Las restantes armadas se abastecieron de personal simultáneamente por diversas vías, siendo dos las más usadas: las levadas forzadas (con el caso paradigmático del *impressment* inglés) y el voluntariado<sup>23</sup>. En Gran Bretaña se había intentado un sistema de registro con el censo de Burghley en 1583, pero no cristalizó como el sistema francés o el español (DIXON, 1981).

En fecha tan temprana como 1606, se puso en marcha para los marinos españoles un primer sistema de registro voluntario en su puerto de residencia, de manera que pudiesen ser localizados y reclutados en caso de necesidad<sup>24</sup>. Pero la primera Matrícula española fue establecida por la Real Cédula de 31 de octubre de 1625 para censar a los que practicasen

---

<sup>23</sup> En VÁZQUEZ LIJÓ (2007:465). Zeferino Ferret cita casos de reclutamiento forzoso en España con motivo de la guerra contra Inglaterra en 1779, cuando se llegó a arrancar a la fuerza a marineros de servicio en buques mercantes particulares «sin admitir excusas ni pretextos», hasta el punto de que se dejaron en la mar buques abandonados sin tripulación. En FERRET (1819:99).

<sup>24</sup> Transcripción comentada de la Ordenanza de Felipe III el 4 de noviembre de 1606 en SALAS (1870:74-77).

oficios marinos, reconocidos por ley como «honrosos»<sup>25</sup>. Este primer intento fracasó, pese a que la contrapartida eran diversos privilegios y exenciones, como quedar fuera de la recluta de quintas, libres de la obligación de alojar soldados, y exentos de cargas concejiles, es decir, de ejercer como alcaldes o como concejales. Estos privilegios no compensaban probablemente el hecho de estar en una lista de disponibles que podían ser enviados a campañas de tres o cuatro años, o que veían su libertad de movimiento constreñida<sup>26</sup>. A partir de 1700, una Administración de corte francés estableció normas algo más rigurosas y moderadamente eficaces para garantizar el reclutamiento de hombres para el servicio de la Armada a partir de la organización del territorio, entre otras cosas. En una Real Orden de 29 de agosto de 1726 se establecieron los tres Departamentos en que se dividía el territorio nacional (Ferrol, Cádiz y Cartagena, subdivididos en provincias marítimas y otras unidades menores) y una *Instrucción* marcó las directrices de actuación de los Comisarios de Marina para el registro y el control de la gente de mar y maestranza en dichos territorios. Además, a cada capital de provincia le fue destinado un «escribano de marina», un notario especializado ante el cual se protocolizaban todo tipo de documentos relacionados con la actividad marítima: contratos de construcción de embarcaciones, compraventas de naves, contratos de tripulación, actas de los gremios, etcétera. En esta misma Real Orden se reiteraba a la gente de mar la oferta para que se alistase: «la libertad de no entrar en sorteo de quintas para la recluta o aumento de mis ejércitos de tierra»<sup>27</sup>.

Un cambio fundamental tuvo lugar a raíz de la Instrucción de 4 de noviembre de 1737 (conocida como «Ordenanza del Infante Almirante»), cuando por primera vez se declaraba la exclusividad de los matriculados en los oficios marítimos, principio que desvirtuó el carácter pretendidamente voluntario de la Matrícula (SALAS, 1870:167 y ss.; VÁZQUEZ LIJÓ, 2007:243). Además, fijó por primera vez los límites de edad (entre los 14 y los 60 años) para matricularse y estableció las causas de exclusión. En 1748, se publicó otra Ordenanza de la

---

<sup>25</sup> «Por quanto otras cosas, que he mandado assentar y establecer, tocantes al aumento de las fuerças de la mar, refuerço de mi Armada del mar Oceano, he resuelto [...] que se haga una matricula general en las Costas destes Reynos, de toda la gente que usa en ellos el arte y oficio de la marineria». Museo Naval de Madrid. Biblioteca. Impresos. Impreso fechado en Madrid en 1625.

<sup>26</sup> Algún defensor de la Matrícula aducía que «la ausencia del hombre de mar que sale a campaña es un acontecimiento ordinario e inherente de la profesión, que no altera en nada sus costumbre y ocupaciones cotidianas; es un viaje como cualquiera otro de los que hace de continuo para agenciar la subsistencia propia y de la familia, y que esta mira sin sobresalto ni amargura, ya porque comprende su indispensable objeto, ya porque ha adquirido el hábito de verlos emprender con frecuencia prósperos y alhagüeños resultados» (MARCELINO, 1856, tomo III, 537).

<sup>27</sup> Documento citado por FERNÁNDEZ (1972:vol. 6, 228).

Real Armada, sin apenas efecto, que fue seguida en 1751 por una nueva disposición, esta sí, decisiva para el proceso de institucionalización de la Matrícula. En ellas se consolidaban los elementos fundamentales de la Matrícula, que se mantuvieron durante un siglo: el registro obligatorio a cambio de unas ciertas franquicias, el Fuero de Marina (un escudo jurisdiccional para los alistados), la exención de quintas de reclutamiento para los ejércitos de tierra<sup>28</sup>, la libertad de repartimientos en concepto de alojamientos y la exoneración de cargas concejiles tales como bagajes, depósitos, tutelas, mayordomías y otras de similar naturaleza<sup>29</sup>. Como efecto colateral también supuso la intervención de los gremios de mar y su desarticulación hasta dejarlos limitados a funciones de orden asistencial y poco más<sup>30</sup>. La Matrícula se consideraba un cuerpo del Estado y en él solo podía admitirse buena gente, como especifica Zalvide en el artículo 3º de uno de sus reglamentos:

*Debe componerse la Matrícula de Gente Honrada, pues como parece de Reales Resoluciones del pasado, y presente siglo, está el egercicio del Mar declarado por honroso; y consiguientemente conviene velar con particular cuydado no haya en este Cuerpo individuo que, por delito o oficio feo, haga desmerecer el concepto general, y al mismo fin los Matriculados han de proceder honrados, especialmente cuando manejen intereses<sup>31</sup>.*

La culminación en el desarrollo legal de la institución de la Matrícula de mar se alcanzó con las Ordenanzas de la Matrícula de Mar de 1802, vigentes durante gran parte del período estudiado en esta tesis. Entre otras cosas, la Matrícula pasó a ser controlada por los oficiales del cuerpo general de la Armada, con lo que se impuso una reorganización del sector sobre patrones militares por medio de un cuerpo burocrático formado por oficiales y suboficiales colocados en tierra en puestos de influencia ante las poblaciones locales, con la consiguiente carga de abusos, corrupción, etcétera<sup>32</sup>. Uno de sus principales críticos fue precisamente el

---

<sup>28</sup> Que, como se ha visto, había sido concedida por Real Orden varios años antes, en 1726 (VÁZQUEZ LIJÓ, 1997:115).

<sup>29</sup> En VÁZQUEZ LIJÓ (2005:255). Este mismo autor, en otro lugar (VÁZQUEZ LIJÓ, 1997:113), asegura que los matriculados se ampararon en su privilegiada condición a la hora de cometer delitos contra el Estado, como por ejemplo el contrabando. Este fraude contra la Real Hacienda era moneda corriente en la Galicia del siglo XVIII, en particular en su litoral, y debía serlo igualmente en otros puntos de la costa.

<sup>30</sup> En COLLDEFORNIS (1951). En los estatutos del gremio de mareantes de Arenys de Mar se explicitaba la subordinación total del gremio a las autoridades de Marina (véase MMB, Colecciones, *Estatutos generales del gremio de Arens de Mar. 27 de noviembre de 1828*, documento núm. 2.361).

<sup>31</sup> En ZALVIDE (1773a).

<sup>32</sup> Se trataba del final de un proceso que se había iniciado con un Real Decreto de 25 de abril de 1800, que confirmó la pérdida de peso ejecutivo de los hombres del cuerpo del Ministerio de Marina en favor de la oficialidad militar, el cuerpo General de la Armada. Fue «un traspaso de competencias desde la pluma hacia la espada que vendrá acompañado de una nueva reordenación administrativa». En VÁZQUEZ LIJÓ (2007:27).

general Antonio de Escaño, quien calificaba el sistema de «cuerpo monstruoso y perjudicial». Según este jefe de la Armada, lo que antes se administraba con unos pocos oficiales de repente ocupaba todo un cuerpo complejo: estaban empleados tres generales, con sus sargentos mayores, ayudantes, escribientes, brigadieres, capitanes de navío y de fragata, tenientes de navío, oficiales primeros, oficiales segundos, sus subalternos, prohombres, cabos, alguaciles... «¿Y todo esto para qué? Para nada. La Matrícula siempre ha ido a menos, y por consiguiente a este feliz invento le ha tocado la desgraciada suerte de enterrarla». Escaño estaba convencido de que los Ayuntamientos hubieran bastado para llevar un padrón exacto de toda la marinería y de que podía quitársele esa atribución a la Marina, ya que «el interés de que haya marineros es un interés del Estado, y no particular de aquella [...]. Baxo este supuesto, tanto zelo debe suponerse por su fomento en los Ayuntamientos como en los marinos [...]. Si no hay marineros, al Estado es a quien toca preparar que los haya, no a la marina»<sup>33</sup>.

La Matrícula de mar regulaba la vida del colectivo de la gente de mar (marinos mercantes, pescadores y carpinteros de ribera y descargadores de puerto) en cuanto a sus obligaciones con el Estado. La gestión del negocio marítimo y, más concretamente, la organización del trabajo a bordo de los buques quedaban por completo en manos del armador y del patrón o capitán: la jornada laboral y la organización de las tareas eran potestad absoluta del capitán (como representante del armador) y por ello la progresiva intervención del Estado en la regulación del trabajo resultó muy conflictiva. La Armada quedaba en segundo plano, pero controlaba algo tan importante como la disciplina y regulaba de forma indirecta el mercado de trabajo. Canuto Corroza, en el comentario histórico que abre su proyecto de reforma redactado en 1865, repasa el proceso de constricción de los marinos, que según él no tenía este carácter opresor desde el principio. En las primeras Ordenanzas (1625, 1726 y 1732), no se establecía un fuero especial ni se monopolizaba ninguna actividad; únicamente se ofrecían ciertas ventajas para atraer a marinos voluntarios al servicio militar, pero sin ningún menoscabo para su libertad. Sin embargo, en ordenanzas posteriores (1737, 1748, 1751, y sobre todo en la última, de 1802), la presión sobre los hombres de mar se acentuó:

*En lugar de ofrecer aliciente para que voluntariamente se alisten en el servicio, se manda matricular toda la gente de mar, bajo pena de dejar de ser gente de mar; no hay, pues, libertad,*

---

<sup>33</sup> En ESCAÑO (1820:44-46).

*hay usurpación de los derechos naturales [...]. La clave de este cambio radical es que la Matrícula en su primer periodo, en el periodo en que constituía un contrato libre, cuando el no matricularse no era acción penada, no presentaba ni un solo inscrito<sup>34</sup>.*

La Matrícula estaba abierta a todos los españoles (o naturalizados) y católicos. Había una destacada excepción: la comunidad chueta de Mallorca, descendiente de judíos conversos, considerada indeseable:

*La Marinería [...] ha de componerse de Gente honrada; y no cave verificarse, sino condenado, conforme se condena, absolutamente la admisión de los Individuos conocidos en esta Isla con la denominación de chuetas [...] he creído que los descendientes de Judíos, adjetivados aquí Chuetas, no han debido, ni deben tizar la Matrícula, a la que conjeturo vendrían sigillando su cualidad; y pues que no pueden arrancarse las ojas de las Listas, a fin de borrar la memoria para lo futuro, se tilden, e inefectuen cualesquiera Asiento, recogiendoles certificaciones, y otros documentos relativos a la Matrícula. Y que en adelante no solo no se admita a quienes hasta en la esfera de sospecha, ofrecimiento o escrúpulo se atribuya semejante raza, sino que en el momento que haya aun mero recelo, sea separado; y además castigado severamente, en el caso de que mediante privilegiada prueba, se venga en conocimiento de ser en efecto Chueta<sup>35</sup>.*

Al margen de esta señalada exclusión, es importante destacar que el régimen de la Matrícula de mar no afectaba a todos los españoles por igual. Las islas Canarias, las provincias vascas, la Albufera de Valencia y los presidios africanos quedaban exentos de la misma. En la costa vasca estuvo vigente un sistema particular de listas, nominativas en Guipúzcoa y numéricas en Vizcaya. La contribución de los puertos del País Vasco a las levas de los buques de la Corona era proporcional a la gente disponible y a las necesidades de armamento, y las reclutas corrían por cuenta de las Diputaciones mediante el sistema que juzgasen más conveniente. Este régimen privilegiado era consecuencia de la protección de los Fueros, y duró hasta su abolición, en julio de 1876, al final de la Tercera Guerra Carlista. Mientras se mantuvo, dio un gran margen de maniobra a los gremios de marinos (de «mareantes», según la denominación tradicional) vascos, y sin duda influyó en la formación del carácter de la marina vascongada en los siglos XIX y XX, pues constituye otro de los derechos diferenciales de este territorio<sup>36</sup>.

---

<sup>34</sup> En CORROZA (1865:33-34). Con este argumento, sin quererlo, Corroza justificaba la necesidad de una Matrícula obligatoria.

<sup>35</sup> ZALVIDE (1773: 104-105 y 110-111). También se les consideraba no aptos para ejercer los oficios relacionados con la construcción naval.

<sup>36</sup> Sobre los marinos vascos, el valor que representaban para las necesidades de la Armada y su tratamiento privilegiado, véase SALAS (1870:53-63 y 89-101).

Así, un escrito elevado al Ministerio de Hacienda en 28 de febrero de 1867 vinculaba la falta de gente de mar para tripular la flota de guerra con las Matrículas y lo relacionaba con los territorios en los que aquella no constreñía a la población. Ponía como ejemplo los casos de Castro Urdiales, Laredo y las provincias vascongadas, que con el sistema de cupos conseguían un desarrollo extraordinario mientras que sus vecinos decaían. Es decir, que los pueblos costeros sometidos a las Matrículas (literalmente a «la servidumbre») iban abandonando la mar, y todo lo contrario sucedía en las villas exentas de la misma. Se llegaba a asegurar que estos territorios privilegiados tenían cinco veces más marinos que las otras provincias marítimas, e incluso se afirmaba que en el País Vasco, con una densidad de 77,65 habitantes por kilómetro cuadrado, la relación de marinos era de 1/27, mientras que en la Gran Bretaña, con una densidad poblacional de 94, la relación era de 1/37<sup>37</sup>.

### **La reserva de trabajo**

La reserva de trabajo establecida en 1737 había sido una novedad respecto al mundo del trabajo en la mar y un elemento muy interesante desde el punto de vista de la historia del trabajo. Ya se ha dicho que anteriormente a las primeras regulaciones de la Matrícula existía una libertad absoluta para dedicarse a oficios marítimos. Véase por ejemplo el libro de las Partidas de Alfonso X, redactado entre 1256 y 1265. En la ley 3.<sup>a</sup>, título 28.<sup>o</sup>, se decía: «Ca qualquier criatura que viva, puede usar de cada una destas cosas [aire, agua de lluvia, mar y ribera] según quel fuera menester. E por ende todo ome se puede aprovechar de la mar, e de su ribera, pescando o navegando, o faciendo y todas las cosas que entendieres que a su pro son»<sup>38</sup>. Tampoco existía ninguna limitación en el libro del Consulado de Mar (compilación aparecida por primera vez en 1370) ni en el resto de la producción jurídica medieval. Esa regulación se fue desarrollando a través de diferentes ordenanzas hasta que, con la de 1802, la reserva de trabajo alcanzó su máxima expresión. El Estado se arrogó la potestad de permitir el trabajo en el sector marítimo solo a quienes se comprometían con el servicio en la Marina de

---

<sup>37</sup> *Exposición dirigida al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda, por la comisión nombrada por todas las clases de Santander, solicitando el planteamiento de las reformas marítimas que deben ser el complemento de la supresión del derecho diferencial de bandera para las importaciones terrestres*, 1867:1-10 y 43. Años antes, representantes del sector marítimo y comercial de Mallorca habían planteado la misma idea de que en las provincias vascongadas disponían de la mejor y más abundante marinería, y el mejor orden y progreso en la navegación mercante, sin dejar por ello de acudir tanto o quizá más al servicio de la Armada (*Representación que el Consulado Nacional del Comercio de la Isla de Mallorca ha dirigido a S. M. Las Cortes: haciendo ver la necesidad de la abolición de las Matrículas de mar en la Península e islas adyacentes*, 1814).

<sup>38</sup> Citado en *Exposición dirigida al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda por la comisión nombrada por todas las clases de Santander...*, 30. Transcrito también en CORROZA (1865:127-128).

guerra. Con estas normas se establecían restricciones para el ejercicio de los oficios marítimos a los no matriculados. La Ordenanza de 1802 establecía claramente que:

*A ninguno que no fuere matriculado será permitido bajo ningún título ni pretesto el ejercicio de la navegación ni el trafico costanero [...] ni nada de lo que directamente pertenece a la profesión y a la industria de mar; la que quiero sea y se entienda privativa a la Matricula de marinería*<sup>39</sup>.

Sobre esta base, la matriculación era formalmente voluntaria: «Lejos de usar de mi autoridad soberana para compeler a nadie a matricularse, dejo a todo vasallo mío en entera libertad de hacerlo o de escusarlo. Pero como ningún hombre de mar ha de ocuparse en pesca, navegación, ni otra industria de mar, sino los que estén alistados en la Matrícula»<sup>40</sup>. Los opuestos a este sistema restrictivo aseguraban que los marinos no eran más libres de rechazar el contrato de la matrícula que el esclavo el contrato de la esclavitud o el siervo el contrato de la servidumbre (CORROZA, 1865:45).

Los jóvenes que habitaban en las poblaciones costeras no eran obligados a servir en la Armada si escogían vivir de la agricultura o de la artesanía; ahora bien, si se querían ganar la vida en la mar, debían matricularse y, con ello, comprometerse a servir a la Corona en sus buques y arsenales. Nadie podía navegar ni pescar (ni ejercer actividades relacionadas con la carga y descarga de buques o con la construcción naval) sin estar matriculado. Se trataba de un sistema perverso, ya que perpetuaba la sumisión de un colectivo que no tenía apenas oportunidades de escapar a su destino. Lo describe bien un autor contemporáneo:

*Respecto al marinero pobre, que cuando tiene un hijo de ocho años lo dedica a ayudarle en su penoso oficio, limpiando el barquichuelo, componiendo las redes, conduciendo el pescado a la venta, ese hijo se amamanta forzosamente en la profesión, y cuando ya mozo se le presenta el contrato llamado Matrícula, tiene que inscribirse, porque no sabe, porque no puede ganar la subsistencia en tierra: además que buen cuidado tiene la previsora institución de ir en la tierna edad disponiendo la vocación, para lo cuales, desde su nacimiento le concede el fuero; desde los nueve años le permite la inscripción provisional o sea lista de jóvenes, dejándole el disfrute de las faenas comerciales, y a los quince la Matrícula definitivamente, o de lo contrario le prohíbe seguir ejerciendo las industrias de mar, únicas que en general conocerá. Lástima ver así condenada en masa una población a la miseria perpetua. El marinero no recobra libertad hasta*

---

<sup>39</sup> Título V, art. 10 de la Ordenanza de 1802. Esta limitación no siempre evitaba el embarque fraudulento de personas no matriculadas. Se comentan ejemplos en FERRET (1819:108 y ss.).

<sup>40</sup> Título II, art. 2.º de la Ordenanza de 1802.

*los 60 o hasta los 50 años; es decir, hasta la edad en que el hombre enfermo y valetudinario es incapaz de servir a nadie y aún de servirse a si mismo [...] solo puede transmitir a sus hijos la pobreza: admirable preparación para que no escapen a las ventajas de la Matrícula, que se encargará de perpetuar en ellos y en sus generaciones venideras la misma servidumbre, idéntica miseria a la que cupo por patrimonio a su infortunado padre. ¡Cuán difícil ha de ser que estos hombres reúnan medios para dar a sus hijos un oficio terrestre! ¡Cuán raro será que estas generaciones, criadas en la abyección y en la miseria, salgan dotadas de bastante altivez de carácter, de suficiente energía para rebelarse contra la servidumbre y huir tierra adentro, aunque sin recursos, en busca de trabajo digno!*<sup>41</sup>.

La Administración vigilaba que esta reserva de trabajo fuese efectiva y extendía una cierta «sobrepotección» para los matriculados. Canuto Corroza cita tres ejemplos concretos en los que la Armada hace valer su posición<sup>42</sup>. En el primer caso, el comandante de marina de Alicante impidió a unos herreros trabajar en la reparación y limpieza de una draga del Estado (el armador era el Ministerio de Fomento) por no estar matriculados, interpretando que solo los tradicionales carpinteros de ribera agremiados podían intervenir. En un segundo caso, este en Ciudadela de Menorca, los trabajadores empleados por un contratista de obras de puerto fueron mandados retirarse por no hallarse matriculados, y de paso el contratista fue multado por no admitir a los trabajadores que el capitán de puerto les había enviado recomendados. Y como tercer caso, en los puertos de Barcelona y Valencia, los capitanes de puerto concedían el uso de parte de los muelles, para que los matriculados pudiesen levantar sus casas o barracas, en perjuicio del uso libre del espacio portuario<sup>43</sup>. Incluso cuando la Matrícula ya había sido suprimida se daban casos en que las Autoridades militares de Marina ponían dificultades al

---

<sup>41</sup> En CORROZA (1865:47-48). De la misma opinión había sido el capitán Francisco Basurto, en una memoria redactada unos cincuenta años antes, al asegurar que «el hombre que sigue una profesión hasta los 21 años ya ha aprendido un oficio y casi se halla imposibilitado para adquirir otro: por consiguiente se hallará en la necesidad de continuarlo y para esto habrá de matricularse. Y el resultado forzoso será que con aquel cebo se aumente la marinería». Entonces se proponía como solución que nadie se matriculara hasta la edad de 21 años cumplidos en lugar de los 14 señalados, y que hasta este tiempo pudieran ejercer libremente toda industria de mar a condición de emplearse temporalmente en la navegación de cabotaje, haciendo por lo menos dos viajes antes de los 19 años y otros dos antes de los 21 (en AMNM, Manuscrito 0445/005, *Memoria y proyecto sobre arreglo de la Marina mercante, presentado a las Cortes por la Comisión nombrada al efecto y observaciones del capitán de navío D. Francisco Basurto. 1812-1823*. Capítulo 5, 365-380).

<sup>42</sup> En CORROZA (1865:19).

<sup>43</sup> A finales del XIX, en Inglaterra se desarrollaron, desde los sindicatos, políticas de reserva de trabajo bajo el control no del Estado sino de las asociaciones de trabajadores: «Estas asociaciones pretenden que no intervenga en la navegación, carga, descarga ni reparaciones, nadie que no esté afiliado a sus sociedades, y los navieros frente a tales exigencias han acordado "que todo marinero al firmar el rol se obliga a cumplir los preceptos del Acta de Navegación mercante y por consecuencia que ha de cumplir sus deberes sin que se preocupe de si el resto de la tripulación pertenece o no a ciertas sociedades"» (en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 48, 28 de febrero de 1891, 9).



trabajo de personas que no consideraban gente de mar<sup>44</sup>. Hay insinuaciones también de que las Autoridades de Marina protegían en alguna medida a la gente de mar utilizando la jurisdicción de Marina según lo establecido en el título VIII, art. 31 de las Ordenanzas<sup>45</sup>.

La reserva de trabajo era burlada de muchas formas. Dado que a menudo faltaba marinería, se recurría a la picaresca y al soborno para embarcar terrestres; había quienes navegaban bajo nombres de muertos, hijos no matriculados que usurpaban los nombres de los padres matriculados, etcétera. Por otro lado, muchos se matriculaban con el único objeto de poder viajar a América y quedarse allí. La Administración de Marina era ineficaz y, con frecuencia, corrupta, y por ello hay que tener presente que la rigidez formal de la Matrícula podía evitarse en la práctica<sup>46</sup>.

También se presentaba a menudo la necesidad de hacer excepciones. Así, la Matrícula de 1751 estableció que, en casos puntuales, y a discreción de las autoridades de Marina, se podían matricular personas ajenas a los gremios de mar, forasteros nacionales (es decir, los españoles domiciliados fuera de sus localidades de nacimiento) e incluso súbditos extranjeros (VÁZQUEZ LIJÓ, 2007:243). Cuando faltaba personal y especialmente cuando había que completar una tripulación en puertos extranjeros, los capitanes tenían que recurrir a su astucia para poder embarcar a extranjeros<sup>47</sup>. Por un lado, había algunas actividades que permitían el embarque de personas no matriculadas en un buque español, por ejemplo, cuando este era armado en corso para el servicio de la Corona: las ordenanzas preveían la posibilidad de formar una tripulación con «tres cuartas partes de terrestres» no matriculados para ejercer el

---

<sup>44</sup> *Reformas sociales: Información oral y escrita publicada de 1889 a 1893*. Tomo V. Información oral y escrita practicada por la Comisión de Reformas Sociales de Oviedo. Sesión de 19 de octubre de 1884, 403.

<sup>45</sup> NARIZ DE LA BARCA (1900: 8).

<sup>46</sup> FERRET (1819:108-110). Como declaraba un grupo de comerciantes mallorquines en un impreso publicado en 1814, «ineficaces para resistir el atractivo de las dádivas y obsequios con que los matriculados han debido preferir sacrificarse, antes que sufrir las detenciones o molestias que permiten y aun exigen las Matrículas, o antes que ser conducidos al servicio de la Armada, comúnmente si pagas, y abandonando sus familias a la miseria, y a la desesperación, sin conocer un término a tan mísero destino [...]. Lastimaría demasiado a V. M. el horroroso quadro que podría formarse de las vejaciones y extorsiones de toda clase que han sufrido y sufren los matriculados y sus familias por efecto de las Matrículas» (*Representación que el Consulado Nacional del Comercio de la Isla de Mallorca...*, 3).

<sup>47</sup> «En el día de hoy se salva este inconveniente, necesario es confesarlo; pero se salva eludiendo la ley, esto es, bien tomando marineros con otro nombre, o bien llevándolos como pasajeros». En *Exposición dirigida al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda, por la Junta Provincial de Agricultura, Industrias y Comercio de Santander, desenvolviendo el cuadro completo de reformas que deberán acompañar la supresión de los derechos diferenciales de bandera para las importaciones terrestres*, 1864. En este mismo impreso se solicitaba que cuando los capitanes no encontrasen marineros nacionales pudiesen tomar la mitad de la dotación de extranjeros, si se hallasen en un puerto español, y la totalidad, si estuviesen en uno extranjero.

corso<sup>48</sup>. La conveniencia de permitir el embarque de extranjeros era tema de discusión en varios países. Entre la restricción total española y la laxitud inglesa, que permitía tripulaciones totalmente extranjeras, existían diferentes opciones, como veremos en el capítulo dedicado al mercado de trabajo.

En otro orden de cosas, y aunque en ningún artículo de las citadas Ordenanzas de 1802 (ni tampoco en las anteriores) se diga por innecesario, las mujeres estaban totalmente excluidas del trabajo en la mar y se conoce ni un solo caso de mujer embarcada legalmente como tripulante<sup>49</sup>. La navegación, al igual que la pesca y la carga y descarga portuaria, fue durante siglos un mundo absolutamente masculino.

### **El Fuero de Marina**

Otro de los elementos característicos de la Matrícula era su dimensión jurídica, manifestada en el denominado Fuero de Marina, que situaba a la gente de mar otra vez en una dimensión diferente a la del resto de los trabajadores. Esta jurisdicción especial se presentaba como una protección a la gente de mar (reserva de la Armada) y como una necesidad práctica, ya que se consideraba que solo un tribunal especializado podía entender en lo que concernía a la navegación y la pesca. También era considerada como un privilegio que el Estado concedía a cambio de los servicios presentes y futuros. Desde el momento de su inscripción, el matriculado quedaba a todos los efectos bajo jurisdicción militar, situación que se detallaba en el Título IV de la Ordenanza, aunque no había un disfrute efectivo hasta que se superaba la categoría de «paje» y se pasaba a la de «hombre de mar».

Desde ese momento, sus relaciones con el Estado, con la comunidad y con sus convecinos no inscritos en la Matrícula estaban condicionadas por su fuero militar, para lo bueno y para lo malo. Las causas judiciales (civiles o criminales) de los matriculados se veían en los Juzgados

---

<sup>48</sup> Título IX, art. 12.º de la Ordenanza de 1802. Vilá habla de las expediciones negreras, en las que se permitía que la mitad de la tripulación fuera extranjera, siempre con capitán español. En VILÁ (1989:30). También cita una orden de 24 de enero de 1793 destinada a promover este tráfico, pero no he logrado localizarla.

<sup>49</sup> Esta segregación por género es radical en la marina pero no es un caso único. Por ejemplo, la masculinización del trabajo ferroviario ha sido una constante. Desde sus orígenes, muy pocas mujeres han trabajado en el ferrocarril, y aun estas casi siempre en puestos de pocas opciones de promoción. En RENFE, por ejemplo, el hecho de que la principal forma de acceso fuese a través del Ejército sin duda minimizó la presencia de la mujer en las tareas de conducción, si bien el fenómeno se mantiene en la actualidad, cuando ya no es necesario aquel requisito. En GAGO, (2006).

de Marina de la Provincia y los expedientes se archivaban en las Comandancias Militares de Marina principales. Esto no significa que no hubiera conflictos de jurisdicción. Por ejemplo, en marzo de 1773, el Consulado de Valencia pidió información a la Junta de Comercio de Barcelona sobre la posibilidad de que los hombres de mar acudiesen a tribunales civiles, ya que el inspector de marina de aquel puerto había prohibido a los marineros matriculados que acudiesen al tribunal del Consulado con sus pleitos de comercio, naufragios, averías y fletamentos, así como a ningún otro tribunal que no fuese el de Marina<sup>50</sup>. Junto a los propios matriculados, el Fuero incluía a sus mujeres, viudas, hijos varones menores de 16 años, y a las hijas hasta que mudasen estado o, si el padre había muerto, hasta la mayoría de edad.

Para conservar el Fuero de Marina, era necesario que la ocupación principal de los matriculados fuera en faenas marítimas, y de forma continuada, con interrupciones que no sobrepasaran los dos meses. Por otro lado, era competencia del fuero de Matrículas el conocimiento de los posibles conflictos entre capitanes y tripulantes de buques mercantes sobre el pago de salarios u otros contratos, y por daños y averías, etcétera. Únicamente algunos delitos producían desafuero a favor de la legislación ordinaria: entre otros, la fabricación de moneda falsa, el desacato, el lenocinio, el desafío, el uso de armas prohibidas. Había delitos que podían producir desafuero a favor de la jurisdicción militar, pero en general se protegía a la gente de mar con el escudo del fuero. Un claro ejemplo es el caso de un hombre que fue detenido y encarcelado por vago e indocumentado en Barcelona, en 1867, por la justicia ordinaria. Se abrió una investigación cuando el acusado declaró ser hombre de mar y exigió ser liberado y pasar a la jurisdicción de Marina. En la investigación se descubrió que su carrera marítima era muy corta, que no disponía de documentación, carecía de ocupación, y que se le conocía por «pincho» (matón y chulo) dedicado a cometer pequeños robos de cuyo producto vivía. Se dudaba de que fuera un hombre de mar, pero aun así quedó en libertad amparado por el Fuero de Marina<sup>51</sup>.

Esta situación se prolongó hasta que un decreto de 6 de diciembre de 1868 abolió las Jurisdicciones Privilegiadas, entre ellas las de Marina, poco antes de la abolición definitiva de la institución de la Matrícula. Su desaparición dejó a la gente de mar en una situación similar

---

<sup>50</sup> BC. Fondo de la Junta de Comercio de Barcelona. Legajo LVIII, Caja 81, carpeta 13, carta de 13 de marzo de 1773. Desde el consulado de Valencia se pide más información sobre el asunto, en una carta de la misma fecha.

<sup>51</sup> ACA. Diversos. Comandancia de Marina de Barcelona. Expediente 15 *Diligencias por la detención del marinero de esta Matrícula Antonio Signes Castelló. 1867.*

a la de cualquier otro trabajador. De todos modos, a causa de sus peculiaridades continuaron presentándose conflictos jurisdiccionales cuyo estudio escapa al objetivo de este trabajo.

## **Clases y cuadrillas**

El personal de marina se clasificaba, en función de su utilidad para la Armada, en diversas Listas. Cada lista recogía los nombres de los hombres de una categoría determinada, además de otros datos, y en cada Comandancia Militar de Marina tenían sus correspondientes libros, donde se inscribían los matriculados de cada circunscripción. Las listas cumplían una función militar pero también tenían sus implicaciones desde el punto de vista laboral. En ellas se anotaban las características del individuo, sus destinos sucesivos, posibles notas de deserción o castigos (a bordo o en tierra), así como los datos de su cédula individual (naturaleza, edad, filiación, estado civil y rasgos físicos). Dichos documentos recogían con bastante exactitud toda la vida laboral. Eran en total nueve listas, correspondientes a las nueve clases en que se dividían los hombres de mar. Las cinco primeras correspondían a personal embarcado y las cuatro restantes correspondían a personal de maestranza<sup>52</sup>:

Primera lista: Patronos propietarios de buques.

Segunda lista: Pilotos y alumnos habilitados.

Tercera lista: Hombres de mar útiles para el servicio.

Cuarta lista: Menores de 18 años.

Quinta lista: Mayores de 40 años inútiles o inválidos.

Sexta lista: Carpinteros de ribera útiles de 18 a 40 años.

Séptima lista: Calafates útiles de 18 a 40 años.

Octava lista: Carpinteros y calafates mayores de 40 años.

Novena lista: Aprendices de carpinteros y calafates.

En cuanto a su situación de disponibilidad para ejercer su trabajo o para prestar el servicio militar, podemos utilizar otra sistematización y señalar tres grandes grupos. El primer gran grupo lo forman los denominados genéricamente «oficiales de mar», hombres exentos del

---

<sup>52</sup> En COLLDEFORN (1951:234-235). En el Documento 14 transcribe el acta de recuperación del archivo de Marina que estaba en manos del Ayuntamiento, con fecha 21 de enero de 1824, firmada por Zeferino Ferret. El carpintero de ribera es el constructor naval propiamente dicho, mientras que el calafate es el encargado de impermeabilizar el casco del buque mediante el uso de estopa embreada, en una operación que se denomina calafateo. Aunque son categorías profesionales diferentes, a menudo se confunden en un único trabajador. Además, en ciertos puntos de España (en la costa mediterránea especialmente), se usa el término calafate para referirse también al carpintero, lo que puede crear una cierta confusión.

servicio ordinario de campaña, es decir, de prestar el servicio militar. El grupo de los oficiales estaba formado a su vez por diferentes categorías. En primer lugar estaban los patronos propietarios de buques (de cabotaje o pesca), que tenían su propia lista (la Lista 1.<sup>a</sup>). La Ordenanza de 1751 había puesto los cimientos de la exención del servicio de mar y de tierra a los dueños de embarcaciones de todas clases, mayores y menores, incluidas las de tráfico interior de los puertos. Esta posibilidad abría la puerta a numerosos fraudes con vistas a eludir el servicio militar activo, y con los años se fue restringiendo y controlando cada vez más. Asimismo quedaban libres de campaña los pilotos y alumnos de náutica habilitados (Lista 2.<sup>a</sup>). También aquí se abría una vía al fraude, ya que algunos hombres se matriculaban con la única intención de evitar o posponer el servicio militar; por ello, como medida de control existía un número limitado de plazas. Las autoridades eran conscientes de los inconvenientes que podía provocar el excesivo aumento del número de exentos, por lo que se veían obligados a introducir medidas para impedir o minimizar el abuso de aquellos que tenían «el fin siniestro de eludir la campaña»<sup>53</sup>. Como se verá en otro capítulo, la gran cantidad de estudiantes matriculados en las escuelas de náutica para eludir las campañas dio pie a diversos escándalos. Por último, también los contra maestres estaban en este grupo de oficiales de mar. Una vez alcanzada esta categoría y después de haber hecho una o más campañas, estos marinos quedaban exentos de futuros embarques en buques de guerra.

Un segundo grupo, el más numeroso, lo constituía la marinería, agrupada en la Lista 3.<sup>a</sup> bajo la denominación de «Hombres de Servicio, Hábles o Útiles para el servicio». Eran la carne de cañón de la Armada. Se subdividían en diferentes categorías: grumetes (el equivalente en la Marina de guerra al mozo de la mercante), marinos (que incluye algunas especialidades, como primer timonel, gaviero o cabo de guardia) y, finalmente, artilleros de marina. La mayor parte de estas categorías tenía su correspondencia con categorías laborales a bordo de los buques de vela.

El tercer grupo era el de los «inhábiles» o inútiles para el servicio. Aquí encontramos los dos extremos de la población marinera. Por un lado, los menores, muchachos o pajes (de 9 a 14 años de edad), agrupados en la Lista 4.<sup>a</sup>, que todavía no podían ser llamados a servicio pero sí

---

<sup>53</sup> En MARCELINO (1851).

podían trabajar en la mar si estaban matriculados correctamente<sup>54</sup>. En el otro extremo se encontraban aquellos a quienes, por edad o condiciones, no se les podía exigir una nueva campaña. En esta lista, la 5.<sup>a</sup> o de veteranos, se mezclaban los mayores de 40 años físicamente inútiles o inválidos, los marineros que habían cumplido ya sus campañas (hasta tres o cuatro, en función de si se combinaban las realizadas en Europa o en América), y los hombres que habían sobrepasado la edad establecida como límite (60 años) o el tiempo de servicio (30 años). También alcanzaban la categoría de veterano quienes cumplían ciertas condiciones: haber realizado ocho años consecutivos de campaña como marineros preferente o 12 años en distintas épocas en cualquier clase de marinería, haber obtenido algún tipo de premio por constancia, haber contraído mérito en alguna acción distinguida del servicio en combate o en lance crítico de mar, o haber quedado inútil en acto de servicio. Los veteranos podían ejercer, previo examen, como prácticos de costa y puertos, patrones de embarcaciones y contra maestres. Por su madurez y experiencia, eran muy valiosos para la navegación mercante y se les pagaba salarios elevados, y eran también muy apreciados en los buques de guerra para ocupar plaza como timoneles, cabos de guardia, pañoleros, patrones de embarcaciones menores, etcétera<sup>55</sup>.

Los considerados inválidos constituían un grupo problemático. Si la invalidez era producto del servicio en la Armada, les correspondía una pensión equivalente a dos tercios del sueldo que le estaba asignado en la plaza en que se «hicieron dignos de la gracia», aunque teniendo en consideración las dificultades que tenían los marinos de carrera para cobrar, llegando a retrasos de años, es probable que los inválidos no viesen ni un real de su pensión. Pero el gran problema para el Estado venía del fraude, que obligó a poner el acento en el examen médico de los inhábiles, tanto de los ya declarados como de los que pretendían serlo, pues se evidenció un elevado nivel de simulación para evadir el Real Servicio. Durante las denominadas Revista de Inspecciones de las Matrículas (revisiones periódicas de las matrículas efectuadas por oficiales que recorrían todo el territorio, población a población) se detectaron engaños y simulaciones de todo tipo, e incluso se consignaron casos de matriculados que se sacaban las muelas o se automutilaban con el solo fin de inutilizarse para

---

<sup>54</sup> Parece que hay evidencias suficientes para afirmar que un considerable número de menores de 14 años se emplearon fraudulentamente en la pesca y la navegación sin tener asiento en la Matrícula. En VÁZQUEZ LIJÓ (2006:475).

<sup>55</sup> *Proyecto de ordenanza para el régimen y gobierno de las Matrículas de Mar...*, Título III, Capítulo II, Listas, Art. 125.º y 126.º.

el servicio<sup>56</sup>. Algunos de los declarados inhábiles conseguían embarcarse valiéndose de algún truco, por ejemplo, tomando plaza de cocineros o simulando ser pasajeros (MARCELINO, 1856:743-753).

En teoría, el sistema de reclutamiento de la Armada era eficiente. Según un informe del Almirantazgo, una vez que se daba orden de armar un buque de guerra, se expedían las órdenes correspondientes para reunir la marinería necesaria, y bastaban unos quince días para pedirla, reunirla y poner en marcha el contingente. Dicho informe asegura incluso que una vez recibida la tripulación a bordo, bastaba una hora para hacerse a la vela.

*[Los hombres] saben ellos mismos qué les toca por turno, y dóciles en sumo grado, por la justicia de él, no solo concurren al primer aviso, sino desean las preferencia del turno [...] y se presentan gustosísimos a llenar perfectamente el servicio<sup>57</sup>.*

Pero lo cierto es que los marinos huían del servicio y así, pese a que el objetivo de la Matrícula era asegurar que los buques de la Armada tuviesen tripulaciones suficientes y capacitadas, el resultado final nunca fue realmente satisfactorio. Según Vázquez Lijó, los hombres de servicio (artilleros, marineros y grumetes) fueron progresivamente perdiendo peso en el conjunto de la Matrícula a partir de la década de 1780, mientras que la tendencia de los exentos fue la inversa. Es decir, que el número de movilizables menguaba. La caída de las cifras de marinería apta para el servicio se produjo mientras el crecimiento de las unidades de flota de la Armada española aún no había tocado techo, con la consiguiente alza de la demanda de hombres para su «equipaje», es decir, para su tripulación. Como además el número de prófugos se disparó, a pesar del embarque de voluntarios extranjeros y nacionales, vagos y presidiarios, los buques de guerra no pudieron armarse conforme a los reglamentos de

---

<sup>56</sup> «¿Cuando un oficio llega a ser odioso hasta tal punto, cómo podrá esperarse que abunde el gremio de sus individuos? Tales excesos propios solo de un ánimo exagerado promueven muy evidentemente cuan infeliz es y cuan abominada entre nosotros las condiciones del marinero». En AMNM, Manuscrito 0445/005, *Memoria y proyecto sobre arreglo de la Marina mercante, presentado a las Cortes por la Comisión nombrada al efecto y observaciones del capitán de navío D. Francisco Basurto. 1812-1823*. Capítulo 5, 370. Sobre las revistas de inspección, véase FERNÁNDEZ DÍAZ y MARTÍNEZ-SHAW (1995).

<sup>57</sup> *Informe de la Junta del Almirantazgo y de la creada en Real Orden de 4 de febrero último relativas a las Matrículas de mar*. Impresas por acuerdo de las Cortes en la sesión de 17 de marzo de 1837. Madrid: [s.n.]1837, 13 y 17.

tripulaciones, sobre todo en la coyuntura bélica finisecular. A consecuencia de todo ello se produjo una sobrecarga militar sobre los matriculados, obligados a campañas consecutivas<sup>58</sup>.

*Y no era menor la gravedad del embargo arbitrario [...] que la injusticia con que se sometían necesariamente a repetidos sorteos a los matriculados, que estaban obligados a repetir la campañas, si les tocaba la suerte, mientras otros quedaban, por favor de esta, libres de todo servicio [...] como se reparten los contingentes en proporción a la fuerza de los Distritos, y estos deben cubrir el número de hombres reclamados, no hallándose presentes todos aquellos a quienes toca, ni estando previsto el medio de hacerlos acudir el llamamiento ni el que sea común a todas las Autoridades de las demás provincias el conocimiento de la situación especial de los prófugos, resulte que en toda convocatoria corre el turno en cada distrito hasta completar el número fijado, designando para el servicio los matriculados presente en cada ocasión, sin que a los ausentes pueda obligárseles mientras no concurran a su Provincia. Semejante facilidad de eludir el servicio da lugar a abusos en que puede también incurrir la Administración y desmoraliza la Matrícula.*

Son fáciles de imaginar las consecuencias para la gente de mar continuamente afectada por movilizaciones, desde el punto de vista personal y también desde el punto de vista de la imposibilidad de acudir al mercado de trabajo a causa de las obligaciones para con la Marina de guerra. Zeferino Ferret refiere cómo la promulgación de una orden de Arriaga de 1758 que no eximía de entrar en sorteo a los que acababan de llegar de una campaña en Ultramar desencadenó un conflicto. Esta resolución, que disgustó a la gente de mar, era injusta y contraria al espíritu de la Matrícula, y según este autor (un oficial de la Armada que ocupó plaza en la Comandancia Militar de Marina de Barcelona) abrió la puerta a detenciones arbitrarias «que han sido una de las causas que más han contribuido al decaimiento o disminución de la marinería»<sup>59</sup>. A partir de que se alteró el orden de las campañas y el turno de las cuadrillas la arbitrariedad de los gobernantes llegó a tal punto que tal vez tuvieron razón los representantes del Consulado de Mallorca cuando afirmaban que, aunque eran muchísimos, la mayor parte de los matriculados «no había servido ni serviría jamás en la Armada»<sup>60</sup>.

---

<sup>58</sup> *Proyecto de ordenanza para el régimen y gobierno de las Matrículas de mar...*, XXVII-XVIII». Cuesta creer la afirmación que hacía José Marcelino Travieso en 1856 al referirse a esta obligación como «servicio, eventual e ilusorio en su mayor parte, [que] no altera las condiciones habituales de su vida» (MARCELINO, 1856: 532-533).

<sup>59</sup> Ferret señala además que la Revista de Inspección de 1773 efectuada por Zalvide supuso un punto de inflexión que tuvo efectos negativos e hizo odiosa la Matrícula. Zalvide introdujo mejoras interesantes pero mantuvo la arbitrariedad (detenciones, castigos, limitaciones de movimiento, etcétera), «y en odio de esta arbitrariedad los mismos marineros disuadieron a sus hijos de abrazar el oficio de sus padres» (FERRET, 1819:79-80 y 97).

<sup>60</sup> *Representación que el Consulado Nacional del Comercio de la Isla de Mallorca...*, 11.



A este problema que afectaba sobre todo a los trabajadores se sumó otro que incidía directamente sobre la eficiencia de la Armada, como eran las limitaciones causadas por la baja cualificación náutica de los matriculados de mar, que en su práctica totalidad eran pescadores del litoral, «a los que se les suponía una destreza en las labores marineras que distaba mucho de la realidad, ya que se trataba de un grupo compuesto en su gran mayoría por gente pescadora de playa con nula experiencia en las maniobras de grandes bajeles y que [...] no traían a los navíos otra ventaja que la de tener el estómago acostumbrado a la mar»<sup>61</sup>.

La marinería era poca y mala, y esta situación sin duda puede explicar en parte los fracasos de la Armada Real en los años finales del siglo XVIII y hasta Trafalgar (MARTÍN GARCÍA, 1999, 427-428)<sup>62</sup>.

### **Trabajo versus campañas**

La Matrícula de mar implicó la progresiva militarización de la gente de mar (pescadores y marineros) y de maestranza (constructores navales), incluso en el desarrollo de su actividad profesional en el ámbito civil. Así queda patente en las diversas restricciones, como la obligación de estar permanentemente a disposición de las necesidades de la Armada, la restricción en la libertad de movimientos, la necesidad de permisos especiales para realizar cualquier desplazamiento, la facilidad con que se les atribuía el delito de deserción, y el carácter de las penas que se les imponía por el incumplimiento no solo de la observancia de lo reglamentado en la Matrícula, sino también de sus obligaciones laborales. Es preciso ver con más detalle las implicaciones reales de la gente de mar con la Armada en relación con la libertad para ejercer su profesión.

A partir de la división en tres departamentos, la marinería apta para el servicio se organizaba territorialmente en unidades menores, los denominados Tercios Navales, que se subdividían a

---

<sup>61</sup> MARTÍN GARCÍA (1999:427-428)

<sup>62</sup> Por otro lado, véase un análisis del combate contra la escuadra inglesa en la Batalla de San Vicente, el 14 de febrero de 1797, en SALAS (1870: 225). Canuto Corroza (CORROZA, 1865: 70-75 y 80) abundó en la falta de eficacia de la Matrícula para tripular buques de guerra: «¡Y las batallas navales del cabo de San Vicente y del cabo de Trafalgar! Perdida la primera en 1797, en la época de mayor auge de la Matrícula, porque esta no proporcionaba tripulaciones y se suplieron con presidiarios, con la leva, con gente que pedía ser fusilada antes que subir a componer el aparejo. Perdida la segunda en 1805, porque en la época de nuestro gran poder naval, los buques no tenían marinería, y parte de la tripulación estaba mareada!». Más comentarios críticos del autor acerca del papel jugado por la marinería matriculada en las diferentes campañas de la Marina desde 1737 en el mismo texto.

su vez en provincias marítimas (también llamadas partidos). El Departamento de Ferrol estaba organizado en cuatro tercios y nueve provincias; el Departamento de Cádiz constaba de tres tercios y siete provincias; y el Departamento de Cartagena se dividía en cuatro tercios y nueve provincias. A su vez, cada provincia contenía unidades administrativas menores: los distritos. En el momento de organizarse los hombres, se recurría a grupos denominados cuadrillas o «trozos», que a veces coincidían con los hombres de un solo distrito, o en si no eran suficientes se movilizaba con hombres de diferentes distritos. Se trataba de un esquema de corte militar semejante al de las Milicias Provinciales de Infantería, de forma que un tercio equivalía a un regimiento, una provincia se correspondía con un batallón y un trozo (formado por un único distrito o por la suma de gente de varios distritos) se equiparaba aproximadamente a una Compañía, mientras que los hombres de un distrito apenas equivalía a un pelotón.<sup>63</sup>

Cataluña pertenecía al Tercio Naval de Levante, dividido a su vez en Tercios provinciales, que se correspondían con las provincias marítimas, con sus capitales y sus respectivos distritos: Tarragona (con los distritos de Cambrils, Reus y Salou, Vendrell y Vilanova), Barcelona (con los distritos de Sitges y Badalona), Mataró (con los distritos de Masnou, Arenys, Blanes y Lloret), y Palamós (con los distritos de Sant Feliu, Palafrugell, l'Escala, Roses, Cadaqués y Port de la Selva). En cada población los matriculados quedaban divididos en cuatro grupos, llamados Cuadrillas o Trozos, de entre veinte y cincuenta hombres. Mientras una cuadrilla estaba en campaña, otra quedaba sujeta a retén o embargo, es decir, sus movimientos se hallaban limitados a embarcarse exclusivamente en la pesca o en la navegación costeras en aguas de su Departamento, y no podían salir de su provincia y puertos inmediatos. En caso de no estar localizables podían ser declarados prófugos. La tercera cuadrilla estaba en reserva pero gozaba de amplia libertad de movimientos, y solo la cuarta estaba, en principio, totalmente libre de obligaciones. Este era uno de los puntos más discutidos de la Matrícula, ya que sometía al matriculado a una fuerte dependencia incluso después de haber cumplido su primer turno de campaña (SALAS, 1870:404-405). Desde la Armada se consideraba que la existencia de este retén, más que una limitación, resultaba algo beneficioso, puesto que esta reserva redundaba en beneficio del comercio. El argumento es que, al verse obligados a ocuparse en la navegación de cabotaje por la imposibilidad de

---

<sup>63</sup> En AMNM. Manuscrito 0445/005, *Memoria y proyecto sobre arreglo de la Marina mercante, presentado a las Cortes por la Comisión nombrada al efecto y observaciones del capitán de navío D. Francisco Basurto. 1812-1823*. Capítulo 5, 366 y ss.

alejarse de sus domicilios, los hombres nutrían este tráfico menos atractivo y en el que los salarios eran reducidos<sup>64</sup>.

En los buques de guerra los marinos mercantes se mezclaban con todo tipo de gentes, pasando a confundirse en los navíos con la chusma y la canalla (presidarios y vagos que completaban las tripulaciones de los buques de la Armada), causando todo tipo de conflictos. El problema no escapaba a las autoridades de Marina:

*Para no confundir a bordo de los bajeles de guerra la honrosa y estimable profesión del marinero con la turba de vagos y sentenciados que suelen destinarse en ellos es indispensable que estos formen a bordo ranchos separados sin que se les dé ningún motivo, plaza ni denominación de ninguna de las clases de marinería<sup>65</sup>.*

A lo largo del siglo XVIII y hasta el desastre de Trafalgar, las continuas llamadas al servicio se convirtieron en una pesadilla para los matriculados. Muchos de ellos, para evitar el servicio en la Real Armada, no encontraron otro camino que la desertión de sus buques mercantes cuando tenían ocasión, con las consiguientes consecuencias para el sector. Se calcula que hasta una sexta parte de las tripulaciones españolas desertaban al llegar a puertos americanos en esa época (DELGADO, 1983:56).

Sin embargo, la relación entre la Armada y la gente de mar no se limitó al contexto de las guerras napoleónicas. En realidad, el siglo XIX supuso un continuo de situaciones en las que la Armada, pese a su precaria situación, se vio implicada en operaciones militares internas y externas y, por tanto, precisó de personal para el servicio de sus buques y arsenales. Miles de hombres fueron llamados a filas para participar en las campañas de la Independencia Americana, en las guerras carlistas, en la represión de movimientos cantonales, en la protección del tráfico marítimo colonial, en las guerras de África, en la represión del contrabando en las costas españolas o de la piratería en aguas filipinas, en la protección de los intereses comerciales de ciudadanos españoles en el Río de la Plata, Méjico o Perú, en las guerras en Cuba, etcétera. El sistema de la Matrícula aseguraba, teóricamente, la

---

<sup>64</sup> En *Informe de la Junta del Almirantazgo...*, 14.

<sup>65</sup> En AMNM, Manuscrito 0445/005, *Memoria y proyecto sobre arreglo de la Marina mercante, presentado a las Cortes por la Comisión nombrada al efecto y observaciones del capitán de navío D. Francisco Basurto. 1812-1823. Capítulo 5, 377.*

disponibilidad de efectivos y el control de una gran parte de los marinos para todas y cada una de estas eventualidades.

Cuando los marinos eran embarcados en buques de la Armada, abandonaban por completo a la familia, aunque las ordenanzas les permitían que destinasen una parte de su sueldo a sus mujeres, hijos, padres o hermanos huérfanos. La parte asignada no podía sobrepasar los dos tercios del salario si la campaña se realizaba en Europa, ni la mitad si era en aguas americanas. Este pago se abonaba mediante las denominadas «asignaciones», un pago que se realizaba en la Península a través de la misma estructura burocrática de la Matrícula, y eran los Ayuntamientos quienes avanzaban el dinero, a cargo de las contribuciones. Además, al partir se les entregaba a los matriculados el equivalente a tres pagas para que dejaran a sus familias socorridas, el equivalente a los que son los avances en la Marina mercante, como se verá en otro capítulo<sup>66</sup>. Era el único dinero que se les pagaba en el lugar de origen y la finalidad de este sistema no solo era asegurar la subsistencia de las familias, sino que también evitaba la salida de caudales, se contenían las deserciones y en teoría se favorecía que los hombres acumulasen unos ciertos ahorros antes de regresar a sus domicilios<sup>67</sup>. A menudo Cabildos y cofradías socorrían a las familias de los matriculados con pequeñas ayudas. Por ejemplo, el gremio de mar de Arenys de Mar establecía en el artículo 27 de sus Estatutos de 1828 un socorro de 60 reales para quienes se iban de campaña, y se entregaba en el momento de su marcha<sup>68</sup>.

Durante el resto de la campaña, cuatro años o más, las familias estaban expuestas a la pobreza y la mendicidad. En los alegatos contra la Matrícula abundan las referencias a padres ancianos e hijos menores abocados a la indigencia:

*La desnudez y miseria de nuestra marinería, y el estado de extrema agonía en que tienen a sus familias abandonadas a la mendiguez y a la prostitución, que causa siempre tan vecina de la*

---

<sup>66</sup> Ordenanza de S. M. para el régimen y gobierno militar de las Matrículas de Mar, 1802, título XIII. También: Informe de la Junta del Almirantazgo..., 42.

<sup>67</sup> En Proyecto de ordenanza para el régimen y gobierno de las Matrículas de Mar..., V-XVI.

<sup>68</sup> En MMB, Colecciones, documento 2361. Estatutos generales del gremio de Arens de Mar. 27 de noviembre de 1828. Es posible que esta fuese una práctica habitual en otros Cabildos y cofradías. José María de Pereda, en su novela *Sotileza*, recuerda que, cuando se producía una leva, el Cabildo de Mar de Santander socorría con 150 reales a cada matriculado (1991: 137).

*necesidad, acongojan el corazón de cualquiera que contemple la suerte de unos vasallos que a todos exceden y se aventajan indudablemente en la calidad de sus servicios*<sup>69</sup>.

Vázquez Lijó aporta abundante documentación sobre sus efectos negativos a lo largo del siglo XVIII, sin duda extrapolables a la primera mitad de siglo XIX. Más allá de la excesiva duración de las campañas (no eran excepcionales los servicios de incluso 10 años) y la tardanza en el cobro de los sueldos, deben tenerse en cuenta los efectos económicos de más calado sobre el sector pesquero por falta de mano de obra, así como el impacto demográfico que ocasionaba la ausencia de tantos varones jóvenes. Esto sin olvidar el impacto humano que evidenciaba el rastro de muertos (en combate y, sobre todo, por enfermedades), cautivos e inválidos, muchos de los cuales a menudo no podía volver a trabajar en la mar (VÁZQUEZ LIJÓ, 1997:119-123 y 126). La experiencia en la Armada abocaba a muchos hombres a la huida desesperada:

*Se convirtieron los navíos en unos verdaderos presidios; horrorizados los honrados con tan funesto espectáculo, destrozado su corazón por la indigencia en que yacían sus familias, a las que no se les daba el socorro que se les había asignado, y huyendo de lugares que eran el remedo del mismo infierno, buscaban en la deserción el medio de buscar la vida*<sup>70</sup>.

Conviene insistir en que, a diferencia de lo que sucedía con el servicio militar en el ejército, que tenía un límite temporal, la Matrícula de mar era para siempre, es decir, ligaba al marino durante todo su ciclo de vida hasta los 60 años. Para comprender el impacto de esta dependencia sobre la vida y el trabajo, podría hacerse un símil con lo que supondría someter de por vida a las necesidades del Ejército a todas aquellas profesiones que presentan un valor estratégico, como los arrieros o las guarnicioneros para la Caballería, los fundidores o los carreteros para la Artillería, los albañiles o los mineros para el Cuerpo de Ingenieros, etcétera, profesionales todos que no se veían sujetos a un servicio permanente en el Ejército de Tierra. Esto sucedía por la desproporción en el impacto del reclutamiento sobre la población

---

<sup>69</sup> En AMNM. Manuscrito 0445/005, *Memoria y proyecto sobre arreglo de la Marina mercante, presentado a las Cortes por la Comisión nombrada al efecto y observaciones del capitán de navío D. Francisco Basurto. 1812-1813*. Capítulo 5, 373. Existía preocupación, sin duda fundamentada en hechos, sobre unas mujeres acosadas por la miseria que las exponía a la prostitución (literalmente «al pecado»). Véase *Memoria sobre los vicios de que adolece la ordenanza de Matriculas de Mar de 1802, y la necesidad de proceder cuanto antes a su abolición, sustituyéndola con otro sistema que en armonía con las instituciones políticas del país, atiende al sostenimiento de sus fuerzas navales, sin abrumar con trabas y vejaciones a la marina mercante*, 1856, 32-33. En otro documento se habla de «jóvenes esposas impulsadas por la miseria a sendas de perdición» (*Exposición dirigida al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda, por la comisión nombrada por todas las clases de Santander ...*, 30).

<sup>70</sup> En SALAS (1870:220).

masculina. Por ejemplo, estos son los datos relativos al año 1857: se preveía un contingente para servir en la Armada de 10.732 hombres; de ellos, 9.424 para embarcarse, 1.006 para los depósitos y arsenales y 302 para tripular los cuatro vapores que prestaban servicio de correo a las Antillas. Este contingente se cubría con la concurrencia de los individuos matriculados (que se cifraba en 80.787), mientras que el contingente de aproximadamente 70.000 hombres previsto para cubrir las necesidades del Ejército se nutría con la concurrencia del resto de los mozos del país, que sumaban unos 13 millones<sup>71</sup>.

Además, hay que recordar que a los 10.732 matriculados de incorporación inmediata hay que sumar aproximadamente 3.200 individuos en teoría «embargados», es decir, que no se incorporaban a filas pero se hallaban movilizados de facto, además de otros cuantos centenares que permanecían con sus movimientos limitados<sup>72</sup>. En definitiva, una desproporción que se traducía en una sobrecarga de servicios para la gente de mar. La alternativa generalmente propuesta era que se hiciera un reclutamiento para la Armada por el sistema de quintas, como en tierra, visto que la exención de quintas que venía asociada a los privilegios de los matriculados se tornaba en realidad en una obligación aún peor. Un artículo publicado en 1878 resumía dramáticamente la relación entre un hombre de mar y la Armada:

*Se embarcan niños con sus padres y parientes, ejerciendo la pesca y los primeros rudimentos del oficio. Siendo jóvenes pasan a los buques de guerra a su primera campaña por dos o tres años. A menudo después de su campaña saben leer y escribir, cuartear la aguja y se embarcan como compañeros en buques de comercio. Cuando se incorporan para una segunda campaña tienen ya experiencia y pueden ser gavieros, timoneles, etc., y también «hombres de doble oficio»: cabos de cañón, marineros, tiradores, fogoneros, etc. La tercera campaña la cumplen hombres con 45 a 50 años. Concluida la tercera campaña, toman licencia como veteranos con 8 o 9 años de servicio. En compensación a esta perpetua dependencia y continuados deberes, les corresponde el ejercicio exclusivo de las industrias marítimas<sup>73</sup>.*

---

<sup>71</sup> *Memoria sobre los vicios...*, 18 y ss.

<sup>72</sup> Incluso desaparecida la Matrícula, un Real Decreto de 7 de enero de 1879, en su artículo 5.º, disponía que no se permitía a los marinos con edades comprendidas entre los 15 y los 35 años el dirigirse al extranjero, sin previamente depositar 2.000 pesetas en garantía para quedar obligado al servicio de las armas, es decir, para prevenir desertiones. Aunque la medida excluía a los que se dirigían a las provincias españolas de Ultramar, no deja de suponer una carga y una limitación para los hombres de mar.

<sup>73</sup> Artículo firmado por F. de S. y H. en *Revista Marítima*, núm. 12, 20 de abril de 1878.

## Contra la Matrícula de mar

A lo largo del siglo XIX la institución de la Matrícula fue contestada por unos y defendida ferozmente por otros. En especial después del final de la Guerra de Independencia y de la emancipación de las colonias americanas, cuando la Armada estaba desaparecida virtualmente, la presión fue aumentando de forma progresiva. En ciertos aspectos, la lucha por su abolición siguió un camino paralelo al de la que pretendía también la eliminación de las quintas, ya que ambas formaban parte de los programas democráticos y republicanos (BONAMUSA y SERRALLONGA, 1995). Sus intereses coincidían con los de armadores y comerciantes que exigían la liberalización del mercado de trabajo y la abolición de las estructuras del Antiguo Régimen. Por el otro lado, la institución fue defendida por la Marina y, en parte, también por los propios matriculados (IBARZ y ROMERO, 2009:257). Conviene recordar que las fuentes para conocer este proceso proceden en su mayoría de estudiosos, oficiales de la Armada, armadores y comerciantes, políticos o gentes de una cierta influencia y, como recuerda Jordi Ibarz, no tenemos rastro directo de la opinión de los matriculados mismos respecto a la institución (IBARZ, 2008:33). Sin embargo, la defensa de algunos privilegios, como por ejemplo la reserva de los trabajos de carga y descarga en los puertos, apunta a una posición en general favorable al menos de una parte de los matriculados. Este mismo autor nos señala una pista sugerente relativa a una posición favorable a su mantenimiento. Cuando en abril de 1870 estalló en Barcelona una insurrección en la que la protesta contra las quintas y las Matrículas era uno de los argumentos fundamentales, los principales disturbios se dieron en las poblaciones de Sants y Gràcia; en cambio, apenas hubo problemas en la Barceloneta, el barrio marinero de la ciudad, donde con toda probabilidad residía el mayor número de matriculados y donde la población era tradicionalmente muy proclive a las revueltas populares. Resulta sorprendente que en una ocasión tan propicia a la protesta contra las Matrículas aquel distrito se mantuviera tranquilo (IBARZ y ROMERO, 2009:263).

El proceso de supresión de la Matrícula fue largo y accidentado. Suprimida por primera vez por las Cortes de Cádiz en 1812<sup>74</sup>, vive una corta restauración en la década ominosa y vuelve

---

<sup>74</sup> Las Cortes de Cádiz, «atendiendo á que las Matrículas de mar en las provincias de América y Asia son inútiles», las abolieron con un decreto de 15 de enero de 1812 (*Memoria sobre los vicios...*, 52). También se presentó ante las Cortes, el 18 de febrero de 1814, por parte de miembros del Consulado de Comercio de Mallorca, un documento a favor de la abolición de las Matrículas, que fue publicado con el título de *Representación que el Consulado Nacional del Comercio de la Isla de Mallorca ....* En este documento, al hablar de la Ordenanza de 1802, dice que «basta leerla para detestarla pero cuanto mas si se parangona este

a desaparecer durante el Trienio Liberal<sup>75</sup>. En concreto, el 8 de octubre de 1820 se declaró extinta la Matrícula y se transfirió la Jurisdicción a los Ayuntamientos (COLLDEFORN, 1952:76)<sup>76</sup>. La experiencia resultó un caos sin apenas efectos positivos<sup>77</sup>. Años más tarde, coincidiendo con la redacción de una nueva constitución liberal (que no llegó a promulgarse) en 1856, se inició una ofensiva contra la Matrícula, ya que se consideraba que esta se hallaba en contradicción con la nueva Constitución y eran «incompatibles las exigencias del régimen impuesto por la Matrícula de Mar con los principios de equidad y justicia en que descansan las instituciones liberales». Esta afirmación consta en un documento publicado en Palma de Mallorca por individuos que se identificaban como «del comercio y de la clase de mareantes» de esa ciudad; proponían la abolición de la Matrícula, el libre ejercicio de la navegación y la pesca, la supresión del Fuero militar de Marina y de la jurisdicción especial del ramo para los no militares, y un solo alistamiento para tierra y mar. Se esperaba que con estos cambios la gente joven abrazase la carrera de la mar y las industrias navales. En el alegato se afirmaba rotundamente que la Matrícula era causa de graves problemas para encontrar tripulaciones o sustituir a los individuos que habían sido reclutados; en resumen, esta institución limitaba la capacidad de contratar hasta el punto de paralizar el comercio que llevaban a cabo<sup>78</sup>.

En 1861 se presentó un nuevo proyecto de Ordenanza de Matrícula, que planteaba una reforma de la antigua Ordenanza de 1802 pero manteniendo sus rasgos principales. Fue contestado desde diferentes instancias. Desde la Junta de Comercio de Barcelona, el 10 de marzo de 1862 se elevó a las Cortes una exposición en la que se defendía la insuficiencia de

---

código godoyano fraguado por la mas crasa ignorancia y extremado despotismo, con nuestra sabia, benéfica y liberal constitución».

<sup>75</sup> En un documento de 1867, al referirse a la propuesta de supresión de la Matrícula, se dice textualmente: «se comprende que a esa supresión, que quizá no pueda ser instantánea, para que cual en otro ensayo irreflexivamente hecho en 1820 no produzca resultados negativos» (*Exposición elevada a su Majestad la Reina nuestra señora, por la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio de La Coruña, solicitando el planteamiento de reformas marítima que en consonancia con la ley de 21 de julio de 1865, deberán ser el complemento de la supresión del derecho diferencial de bandera para las importaciones terrestres*. La Coruña, Imprenta y Litografía de D. Domingo Puga, 1867, 7).

<sup>76</sup> El general Escaño, en su obra *Ideas sobre un plan de reforma para la Marina militar de España* (1820), se manifestaba partidario de que fuesen los Ayuntamientos los encargados de llevar un padrón de la marinería, y solo dependientes del capitán del puerto o del alcalde de la mar en su ejercicio sobre el agua y en las playas (citado en CORROZA, 1865: 95-98).

<sup>77</sup> Sobre estos efectos negativos véase SALAS, 1870: LIII y LIV. El autor dice que en la primera convocatoria, de los 1.622 llamados en Ferrol se presentaron solo 84, mientras que en Cartagena acudieron 137 de los 1.730 esperados. Véase otros comentarios en 273-281. Más tarde, la Comisión General de Presupuestos, en el dictamen que presentó a las Cortes en 20 de junio de 1855, proponía que «se recomiende también al Gobierno la conveniencia de reformar el actual sistema de Matrículas, poniendo el servicio de hombres de mar en primer término a cargo de los Ayuntamientos, como lo está el reemplazo del Ejército». Véase otras opiniones desfavorables en *Informe de la Junta del Almirantazgo ...*, 50.

<sup>78</sup> *Memoria sobre los vicios...*, 13, 40-41 y 48-49.



los cambios y la conveniencia de una reforma radical, o mejor, su abolición, que además se ligaba a la necesaria desaparición de los gremios y de los tribunales privilegiados de Marina que persistían, como veremos, pese a la abolición general de los gremios en el resto de los sectores. Uno de los argumentos destacados era que la reserva de trabajo tenía una de sus perversiones en las tareas de carga y descarga. Esta idea se repite en diferentes testimonios, de los que recojo dos ejemplos que muestran una línea argumental parecida:

*Por la exclusiva de que gozan tienen asegurados crecidos jornales trabajando de faquines en los muelles, se dedican a esta ocupación con preferencia a ir a servir en las embarcaciones, arrostrando las fatigas y peligros de los largos viajes marítimos, de lo cual resulta que, por mas que están inscritos en la Matrícula, distan mucho de ser marinos, porque el marino no se hace trabajando de faquín en un puerto, sino sirviendo en los buques y en alta mar [...]. Mientras [que] sobran brazos en los muelles, no se hallan marineros para tripular las embarcaciones.<sup>79</sup>*

*Encontrando el marino abundante recompensa fácilmente ganada en este trabajo de los muelles, que nadie le disputa, tiende en cuanto le es posible, por un egoísmo natural, a evitar lo más trabajoso, lo más expuesto y lo menos recompensado, que es la navegación, resultando contrario a todo lo que la Matrícula se propone, pues hay pérdida o disminución de personal y pérdida de idoneidad, de aptitud, para las faenas de a bordo<sup>80</sup>.*

Estos testimonios sugieren que se trata de un problema endémico, que además no desaparece de inmediato con la abolición de la matrícula por tratarse de una actitud negativa hacia el trabajo. En un escrito de 1884, suprimida ya la Matrícula y sus efectos, la Comisión Provincial de Reformas Sociales de Oviedo declaraba lo siguiente:

*Sucedo además que los matriculados tienen repugnancia y como a mengua tomar parte en las faenas que no sean esencialmente marítimas, y por no hallar en estas ocupación constante, permanecen en voluntaria holganza, pretendiendo obtener remuneración suficiente para cubrir sus necesidades en las pocas horas o días que pueden encontrar trabajo en su especialidad; de aquí lo excesivamente caro de algunos servicios, como el practicaje y remolque de buques, el transporte de viajeros y mercancías en botes y gabarras, y otro que en los puertos recargan extraordinariamente los gastos y por lo tanto los fletes, sin que por eso salga de la miseria la*

---

<sup>79</sup> Exposición relativa al Proyecto de Ordenanza para el régimen y gobierno de las Matriculas de mar, elevada al Congreso de Diputados por la Junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Barcelona. Barcelona, 1862, 5. Sobre los gremios, en este documento se advertía en relación a la formación de montes píos y asociaciones que, «en cuanto apartándose del laudable objeto de la beneficencia, tienden a ser mediante la concesión de privilegios, una nueva forma de gremios en todos los inconvenientes de los antiguos». De la misma opinión son IBARZ Y ROMERO (2009:264).

<sup>80</sup> En CORROZA (1865:64).

*falange de matriculados que alrededor del monopolio permanecen las tres cuartas partes del año en deplorable holganza*<sup>81</sup>.

### **Extensión del liberalismo económico y abolición de la Matrícula**

La lucha contra la Matrícula debe enmarcarse en un proceso general de liberalización que tiene, en el sector marítimo, hitos fundamentales como las leyes de 1868 de Laureano Figuerola. Los principios doctrinales del liberalismo económico propugnaban, entre otras reivindicaciones: libertad e igualdad formal<sup>82</sup>, abstencionismo legislativo e imperio de la autonomía de la voluntad individual. Lo que se pretendía era, obviamente, hacer posible la libre contratación de la fuerza de trabajo que requería el capitalismo en expansión (SANGUINETI, 1998:466). Una institución del Antiguo Régimen, como era la Matrícula de mar, constituía un obstáculo para este proceso.

Por otro lado, resulta evidente que el proceso de desaparición de la Matrícula coincidió en sus momentos de mayor virulencia e intensidad con la progresiva implantación de la propulsión mecánica en la Marina mercante y los cambios en la organización del trabajo que el desarrollo tecnológico supuso para los trabajadores de la mar, como analizaré en la tercera parte de la tesis. Sin detenerme en el asunto, puedo avanzar que uno de los argumentos para justificar que los trabajadores de la mar pudieran desligarse del servicio militar era que con los buques de guerra de vapor ya no eran necesarios tantos auténticos marinos, y por tanto podía recurrirse a las quintas de gente terrestre para tripular los buques de guerra. Esta idea está íntimamente relacionada con la consideración del trabajo en el buque de vapor como una actividad descalificada respecto a cómo había sido en los buques de vela.

En 1863, Canuto Corroza redactó un influyente informe, de corte liberal, con propuestas diversas sobre la organización de los asuntos marítimos en España, en un intento de modernizar un marco legislativo obsoleto, ineficiente y poco adecuado para una marina en constante renovación en el contexto de la implantación de la propulsión mecánica. Su exposición, firmada con fecha del 17 de septiembre de 1863, circuló fluidamente entre los

---

<sup>81</sup> *Reformas sociales: Información oral y escrita ...*, 403-404.

<sup>82</sup> La libertad contractual entre empresario y trabajador, entre capital y trabajo, se consideraba basada en el principio de igualdad formal ante la ley, mientras que se tenía por irrelevante la desigualdad material entre dichas partes. En CASTILLO (1992:152).

círculos marítimos, hasta el punto de que en verano de 1864 diversas Juntas de Comercio se manifestaron en apoyo del proyecto de Corroza y a favor de la supresión de las Matrículas<sup>83</sup>. Esta propuesta de Corroza fue publicada en 1865 con el título *Estudios sobre una ley para el uso general del mar, para la navegación y para los puertos*. Además de una memoria histórica sobre la Matrícula de mar y un análisis de la legislación entonces vigente, citado abundantemente en páginas anteriores, la obra incluye un Proyecto en el cual encontramos resumidos los elementos claves de la ofensiva liberalizadora: abolición de las Matrículas, disolución de gremios de mareantes, cese del fuero y la jurisdicción de Marina, abolición de todas las disposiciones de las ordenanzas de Marina que no se refieran directa y exclusivamente al servicio militar de la Armada, y reclutamiento de tripulaciones de reemplazo según lo que disponía la ley de 26 de enero de 1856 para el reemplazo del Ejército, en quintas anuales. Pese a su oportunidad y la solidez de sus argumentos, el proyecto de Corroza no prosperó debido a la resistencia de la Armada; por tanto, la Marina mercante española siguió dependiendo de un cuerpo legislativo incompleto y deficiente. En cambio, lo que sí provocó fue la reacción del capitán de fragata y miembro de la Academia de la Historia Francisco Javier de Salas, quien difundió años más tarde un encendido alegato en defensa de la Matrícula de mar, un documento de gran valor histórico y analítico que fue publicado por el Ministerio de Marina en 1870<sup>84</sup>.

La Matrícula fue reformada, aunque no abolida, por un decreto del 27 de noviembre de 1867, como medio para disminuir la presión en un momento políticamente conflictivo. Entre los cambios más destacados figura el hecho de que se establecía un único período de campaña de cuatro años, en sustitución del anterior de ocho años. Es decir, se suprimía el segundo servicio de campaña o «retorno». Una vez cumplido el período de cuatro años, los marineros podían circular libremente, sin necesidad de licencia, por el territorio español e incluso marcharse al extranjero. Se mantenía la obligación de matricularse a los hombres de edades entre 19 y 50

---

<sup>83</sup> En BC. Fondo de la Junta de Comercio de Barcelona. Legajo CXXXIII. Caja 176, carpeta 2. Proyecto de contestación de la Sección de Comercio de la Junta de Barcelona con fecha 14 de agosto de 1864 y dictamen de la Junta Provincial de Valencia, de fecha 1 de septiembre de 1864. En ambos casos se apoya el proyecto de Corroza, aunque se considera que hay que discutir algunos detalles menores. En la misma línea, la Junta de Comercio de Cádiz hizo circular un impreso fechado el 12 de julio de 1864 solicitando la supresión de las Matrículas, para su firma y envió al Gobierno. En otro lugar (BC. Juntas Provinciales de Agricultura, Industria y Comercio. Expediente 3- Informes y servicios. 1886. JC 246-11. Respuesta al cuestionario dirigido a los constructores de barcos de madera, de máquinas de vapor, armadores y comerciantes) se dice literalmente: «un excelente trabajo que esta Corporación se abstiene de recomendar porque él por sí solo se recomienda notablemente a la ilustrada rectitud de esa Comisión».

<sup>84</sup> Sobre su publicación se dio noticia en la *Gaceta de Madrid* de 25 de agosto de 1870 en un «parte no oficial». Véase la reseña biográfica de Salas en *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 49, 1 de mayo de 1899, 166-168.

años, «por considerar que prefieren cumplir en la Armada el servicio al Estado, impuesto en su ley fundamental a todos los españoles», pero para ejercer cualquier oficio de mar, los hombres mayores de edad solo precisaban de presentar una fe de bautismo<sup>85</sup>. Sin embargo, la reforma llegaba tarde y poco después, durante la Primera República, el régimen de la Matrícula de mar se abolió. Fue una de las consecuencias del sexenio revolucionario y resultó un acto sorprendentemente rápido y exento de dramatismo en su momento final, pese a la virulencia de los debates desatados algunas décadas antes<sup>86</sup>. El proyecto de ley fue firmado el 22 de diciembre de 1872 por el ministro de Marina José María de Beranguer<sup>87</sup>, y el 1 de febrero de 1873 se emitió el dictamen sobre el proyecto sin apenas modificaciones. Al fin, la promulgación de la Ley de Inscripción Marítima de 22 de marzo de 1873 abolió definitivamente la institución de la Matrícula de mar, que tenía sus raíces en la primera década del siglo XVII. La Inscripción Marítima se constituyó como el único sistema de reclutamiento militar, pero el problema no se resolvió por completo desde el punto de vista laboral, ya que, como se verá más adelante, se conservaron algunos vestigios de la antigua Matrícula en aspectos tan delicados como la disciplina.

## **Defensa y reivindicación de la Matrícula**

La pervivencia de la Matrícula y lo prolongado del proceso que llevó a su abolición se explican no solo por la resistencia de la Armada en defensa de sus posiciones, sino también por la existencia de una argumentación sólida que compartían muchos de los agentes implicados en el sector de la navegación. Zeferino Ferret había hecho una defensa del sistema en 1819 y José Marcelino había ido aún más allá al proclamar, en 1856, que:

*La institución de las Matrículas de mar [...] no solo es el sistema administrativo más liberal y prudente que se ha discurrido hasta el día desde muchos siglos atrás, sino también el más conforme a los luminosos principios y teorías constitucionales de la época. Nada de coacción, nada de violencias, ninguno vestigio de autoridad discrecional. Los que mediante esta leal y franca invitación [a inscribirse en la Matrícula] acuden a inscribirse en los registros de la*

---

<sup>85</sup> Decreto reproducido en *La Marina Española*, núm. 5, de 1 de diciembre de 1867. En otro número de la revista (núm. 21, de 6 de marzo de 1868), se presenta una copia literal de las *Instrucciones sobre el Real Decreto de 27 de noviembre de 1867 acerca de la reforma de Matrículas y servicio de mar*, de 27 de febrero de 1868.

<sup>86</sup> Más detalles sobre el debate parlamentario y, en general, sobre el proceso que llevó a la abolición de la Matrícula en IBARZ (2008:23-36). El servicio militar fue regulado posteriormente mediante la Ley de Reclutamiento y Reemplazo del Personal de Tripulación de los Buques de la Armada, de 17 de agosto de 1885 (en *Gaceta de Madrid*, núm. 23, de 20 de agosto de 1885).

<sup>87</sup> Comentado en IBARZ y ROMERO (2009:265-266).

*Matrícula se imponen un gravamen voluntario por adquirir otras ventajas que les parecen preferibles; porque todo el que celebra un contrato cree hallar utilidad en él*<sup>88</sup>.

Una vez suprimida la Matrícula, se levantaron algunas voces que abogaban por su restauración: Francisco José de Salas, Jesús Cora, José Marcelino Travieso, Ricardo Caballero, José Ricart (con matices), etcétera<sup>89</sup>. Tan tarde como en 1905, se afirmaba que con la Matrícula, debidamente adaptada a las necesidades del presente y expurgada de algunos defectos, la gente de mar «formaría una gran familia, como tal se considerarían y el sentimiento de fraternidad reinaría en esa sufrida clase» (CORA, 1905:230). Paradójicamente, también los navieros se manifestaron en favor del regreso de la Matrícula, o por lo menos utilizaron este argumento en alguna ocasión, incluso contradiciéndose, según los intereses de su estrategia en cada momento. En la década de 1880 reclamaban una matrícula o un sistema equivalente, cuando unas décadas antes a esta institución se le había atribuido todos los males de la Marina española<sup>90</sup>.

En general, los defensores del sistema antiguo esgrimieron argumentos de diferente índole. En primer lugar, el hecho de que la abolición de la Matrícula abriese el mercado de trabajo en la mar a todo el mundo se consideraba muy negativo:

*Sin aquellas Ordenanzas, todo el mundo se ha metido en las industrias marítimas, cualquier molinero del centro de la península pesca, carga, descarga, navega, y como son tantos y tantos que acuden a los puertos en busca de jornales que no hay, he aquí un motivo poderoso de descontento y germen de núcleos de protesta y resistencia*<sup>91</sup>.

Era necesario mantener algún tipo normativa que reservara las industrias marítimas y las operaciones comerciales en puertos y playas a los conscriptos. Se hacía imprescindible recuperar la reserva de trabajo para la gente dedicada tradicionalmente a las profesiones de la

---

<sup>88</sup> En MARCELINO (1856:527-528).

<sup>89</sup> Sobre la postura de la asociación El Fomento de la Marina Española en este asunto, véase *Extracto de la Información escrita preliminar del congreso convocado por la Liga Marítima Española*. Madrid, Imprenta de la sucesora de M. Minuesa de los Ríos, 1901, 101-102.

<sup>90</sup> *Información sobre las consecuencias que ha producido la supresión del Derecho Diferencial de Bandera y sobre las valoraciones y clasificaciones de los tejidos de lana, formada con arreglo a los artículos 20 y 29 de la ley de Presupuesto de año de 1878-79, por la Comisión Especial Arancelaria creada por Real Decreto de 8 de septiembre de 1878. Tomo III. Industrias lanera y naviera*. Discusión y aprobación de los dictámenes. Madrid, Imprenta de Manuel Minuesa de los Ríos, 1883. Información oral. Vigésima sesión, celebrada el día 14 de mayo de 1880. Intervención de Laureano Figuerola, 826-827. En el texto se acusa a los navieros de mantener una cosa y la contraria en breves períodos de tiempo, en un intento desesperado de frenar el proceso liberalizador.

<sup>91</sup> RICART (1910a:198-199).

mar, los únicos que se consideraban poseedores de las aptitudes necesarias para ejercer esa clase de oficios. De no lograrse aprobar este sistema de control, la Marina tendría que acabar nutriéndose de gentes sin profesionalidad ni experiencia, lo que conllevaría la decadencia absoluta del sector<sup>92</sup>.

En segundo lugar, algunos valedores del sistema rígido de la Matrícula se manifestaban, en general, poco partidarios de las soluciones negociadas a los conflictos que, día a día, iban apareciendo en el sector. Ricart Giralt llega a afirmar que si se hubieran modernizado las antiguas Ordenanzas de la Matrícula de Mar, las autoridades de Marina habrían resuelto las cuestiones salariales o de horas de trabajo sin necesidad de huelgas ni otros medios violentos<sup>93</sup>. El mismo autor, en apoyo de esta postura, presenta la siguiente anécdota:

*Recordaré los felices tiempos en que se gritaba: ¡Viva la libertad, abajo la Matrícula!, y un conocido naviero de Barcelona, que Dios haya perdonado, animaba a los matriculados a sacudir el yugo tirano de la Marina militar. No pasaron dos años que el mismo naviero, desesperado, acudió a pedir amparo y protección al Comandante de marina, contra las pretensiones de los marineros, que, redimidos, le exigían aumento de salario para salir de viaje en uno de sus buques. Y el Comandante, enterado de la honrosa historia del afligido naviero, lo envió a paseo, para que la jurisdicción civil lo sacara del apuro<sup>94</sup>.*

Un tercer argumento de los partidarios de la Matrícula de mar era que solo con una estructura sólida como la suprimida se podría haber avanzado en la línea de arropar o proteger a la gente de mar. Algunos opinaban que debía pedirse el restablecimiento de las Matrículas, ya que «dentro de esta institución caben los asilos de huérfanos, las Cajas de Ahorros, Montepíos, escuelas y toda clase de Asociaciones, como cabe la unión íntima de los Oficiales del comercio matriculados, con los militares; como toda clase de garantías para los navieros en

---

<sup>92</sup> José María de Pereda, en su relato *El fin de una raza* (PEREDA, 1991:19-22), pone en boca de su protagonista principal, el Tremontorio, palabras de vehemente rechazo cuando recibe la noticia de la abolición de las Matrículas como si se tratara de una gran desgracia. «Con esa orden de arriba se dice: abro la puerta en la mar y allá voy yo, y allá vas tú y allá van ellos. ¡Tiña! [...] que la mar se hizo pa los hombres que deben andar en ella y han andao siempre. ¿Ónde se ha visto que la gente del muergo sea quién pa ir conmigo a la pesca de altura?».

<sup>93</sup> RICART (1903: 707). José Ricart Giralt fue un personaje de una cierta trascendencia como marino, científico, escritor y prolífico publicista naval, y a lo largo de esta tesis es una referencia constante. Piloto de la marina mercante, llegó a ser director de la Escuela de Náutica de Barcelona y aparece implicado en todo tipo de proyectos y polémicas. Puede consultarse una biografía muy completa en MORENO (2013).

<sup>94</sup> RICART (1908: 170).

las dotaciones de sus buques [...]»<sup>95</sup>. La restitución de la Matrícula se vinculaba con el movimiento reformista que se comenta en el siguiente epígrafe.

En una cuarta línea argumental, los partidarios de la Matrícula consideraban que la Inscripción Marítima como sistema de reclutamiento para la Armada no igualaba las ventajas de aquella<sup>96</sup>. Se ponía en cuestión además el argumento ya citado de que en los nuevos buques de vapor blindados el elemento marineró de las tripulaciones era secundario<sup>97</sup>.

En el último cuarto del siglo XIX, con una marina velera en plena decadencia y una marina de vapor que planteaba una nueva realidad (que presentaremos a lo largo de este trabajo), era tarde para proponer mejoras a la Matrícula, esa estructura propia del Antiguo Régimen. Los avances sociales tenían que venir de la mano de la reforma social y no del parcheado de unas normas del siglo XVIII. Con todo, el recuerdo de la Matrícula estuvo presente durante décadas, y su retorno fue propuesto de forma esporádica, aunque cada vez con menor intensidad.

## **Matrícula y gremios**

En la organización de la gente de mar, además de la institución de la Matrícula, también jugaron un papel, aunque de menor importancia, los gremios de mar. Los gremios de mar fueron definidos por Francisco de Paula Colldeforns como:

*El organismo representativo de los intereses materiales de los asociados; en él cifraban la defensa de sus derechos; eran en extremo celosos de sus prerrogativas, no tolerando que quien no fuese agremiado pudiese trabajar del oficio; velaban por la dignificación de la clase, imponiendo sanciones al que con su actuación perjudicaba el buen nombre de la organización [...]. Al lado del Gremio, pero como parte integrante del mismo, se organizaba la Cofradía, creada para ayuda espiritual y material de los asociados. Las Cofradías eran regidas por los mismos Consejos gremiales, organizaban las fiestas religiosas [...] y atendían a los agremiados en sus enfermedades y necesidades; ellas procuraban socorro a las viudas e hijos; ellas creaban dotes para estímulo de las jóvenes que contraían matrimonio o entraban en religión<sup>98</sup>.*

---

<sup>95</sup> *Vida Marítima*, núm. 72, 30 de diciembre de 1903, 707. Cita también una carta del capitán de navío de la Armada Federico de Santiago y Hoppe, fechada el 15 de marzo de 1878, remitida a Ricart Giralt. Esta carta está reproducida en su totalidad en la *Revista Marítima*, núm. 10, 1 de abril de 1878.

<sup>96</sup> Un ejemplo en *Información sobre las consecuencias... Tomo I. Derecho diferencial de bandera*, 308.

<sup>97</sup> TOPETE (1868:10).

<sup>98</sup> En COLLDEFORNS (1951:10).

Es decir, que mientras que el gremio era la organización tradicional de defensa de los intereses de los agremiados, la cofradía cumplía una función asistencial. Los gremios de mar hundían sus raíces en la época medieval. El Gremio de Mareantes de Barcelona se regía por unas ordenanzas aprobadas por Alfonso IV el 16 de junio de 1424, y se mantuvo sin apenas cambios hasta que fue reorganizado bajo el régimen borbónico, el 17 de abril de 1751 (COLLDEFORNS, 1951:58). Además, la reglamentación de las Matrículas de mar (en 1751) y el Reglamento de Matrículas de Muñoz (de 1785) tuvieron una repercusión directa sobre los gremios, que fueron perdiendo poco a poco su carácter privado original para convertirse en organizaciones paraestatales. Sus reuniones eran presididas por la autoridad de Marina, que incluso intervenía en asuntos internos, anulando la personalidad del gremio. Las Ordenanzas de Matrículas de Mar de 1802 se ocuparon de los gremios de mar y fijaron definitivamente su carácter. Según establecía el artículo 11.º del Título II, los gremios debían ocuparse de todo lo que no fuera tocante a obligaciones del servicio y tenían que limitarse a su finalidad esencialmente benéfica. Es decir, que los gremios de mareantes estaban desprovistos de cualquier función organizativa o de control, y simplemente se esperaba de ellos que cumplieran una función asistencial. Así, cuando un grupo de marinos tarraconenses solicitaron permiso para crear una asociación benéfica y protectora, declararon que antes no había sido posible por coexistir con el gremio:

*No tratan, pues, los exponentes de obtener un privilegio para su proyectada asociación, sino de disfrutar de los derechos concedidos a todos los españoles, pues en verdad es bien triste y hasta anómalo que por el hecho de ser matriculados se vean obligados a sostener una asociación o gremio que no consideran favorable a sus intereses, una asociación en la que nada pueden efectuar sin el consentimiento de las autoridades de marina<sup>99</sup>.*

La vida de los gremios de mar fue azarosa a lo largo del siglo XIX, y siguió una trayectoria casi paralela a la que siguió la Matrícula. Los gremios, como institución propia del Antiguo Régimen, estaban en contradicción con los nuevos esquemas del capitalismo industrial y su propia decadencia fue acelerada por un acoso continuado por parte del Estado. El proceso de abolición de los gremios fue lento y complejo. Las Cortes de Cádiz los suprimieron en 1813, como hicieron con la Matrícula, dando libertad a los particulares para dedicarse a cualquier industria o profesión, pero el 29 de junio de 1815 fueron restablecidos. Durante el Trienio

---

<sup>99</sup> En AHPT, Fondo del Gremio de Mareantes de Tarragona, Caja 3, Signatura 9. Petición de fundación de la Sociedad de fecha 20 de marzo de 1873.



Liberal fueron disueltos, y una vez más, en 1824, el cambio de régimen restableció la Matrícula y los gremios<sup>100</sup>. De nuevo, el Real Decreto de 20 de enero de 1834 volvía a establecer la disolución de los gremios. En el punto primero afirmaba que «las asociaciones gremiales, cualquiera que sea su denominación o su objeto, no gozan de fuero privilegiado y dependen exclusivamente de la autoridad municipal de cada pueblo», mientras que en el punto tercero decía que «no podrán formarse asociaciones gremiales destinadas a monopolizar el trabajo a favor de un determinado número de individuos»<sup>101</sup>. Una comunicación del comandante general del Apostadero de Cartagena de 10 de junio de 1834 recordaba sin embargo que aquel decreto no afectaba a los gremios de mar, ya que «los gremios de los matriculados de mar, cuya industria es peculiar y está consignada exclusivamente a los que se inscriben para el servicio de sus reales Bajelos, de suerte que estos privilegios no puede decirse que son a favor de los individuos, sino a favor del Estado, que es el que reporta los beneficios». El texto era una fervorosa defensa de la Matrícula, que advertía a los gobernadores civiles y a los Ayuntamientos de que no debían mezclarse «directa ni indirectamente en las materias y negocios peculiares de las Matrículas de mar, sus privilegios y asociaciones gremiales, que todo debe ser guardado en lo prevenido en el artículo 10, Título 5 de la Ordenanza de 12 de agosto de 1802»<sup>102</sup>. Es decir, que la tutela de la Armada consiguió mantener el modelo preliberal en el sector marítimo (IBARZ y ROMERO, 2009:257).

La Real Orden de 9 de febrero de 1847 suprimió provisionalmente los gremios de mar, a la espera de la aprobación de nuevas reglas que debían permitir suplir algunas de las funciones de los mismos. Pero estas reglas no fueron dictadas y el Real Decreto de 15 de marzo de 1850 ordenó la reconstitución de los gremios de mar y la reforma de sus estatutos. Se les reservaba todavía el derecho a disponer de espacios en los muelles y equipos para los auxilios a buques, y se preservaba su carácter de asociaciones de socorros mutuos, tal como preveía la Ordenanza de 1802<sup>103</sup>. En el proyecto de reforma de la Matrícula de 1861, se encuentra

---

<sup>100</sup> La liberalización profesional y la disolución de los gremios se estaba produciendo en toda Europa de forma progresiva: por ejemplo, en Austria se decretó la libertad para iniciar y practicar cualquier actividad comercial en 1859, y en la Federación Alemana del Norte en 1869; se abolieron los gremios en Suecia en 1846, y se decretó libertad total en 1864; y también se produjo la abolición de los gremios en Dinamarca, entre 1849 y 1857 (HOBSBAWM, 1998:48).

<sup>101</sup> En BC. Fondo de la Junta de Comercio de Barcelona. Legajo XLIX. Caja 66, carpeta 6. Ejemplar del *Diario de Barcelona*, de 28 de enero de 1834.

<sup>102</sup> En BC. Fondo de la Junta de Comercio de Barcelona. Legajo XLIX. Caja 66, carpeta 6. Ejemplar del *Diario de Barcelona*, de 21 de junio de 1834.

<sup>103</sup> Pese a haber quedado reducidos a meras asociaciones de socorro, los gremios de mareantes continuaban recaudando tasas, lo que motivó, por ejemplo, una exposición de la Junta de Comercio de Barcelona a las Cortes,

expresado el deseo de que la gente de mar encontrara el marco adecuado para asociarse en asuntos como las explotaciones pesqueras colectivas, la organización de auxilios y socorros, la observancia de las leyes de pesca, y del resto de las actividades marítimas y, sobre todo, para conseguir el establecimiento de un montepío específico para todas las clases de la Marina mercante, es decir, una institución de carácter benéfico y de previsión a favor de los trabajadores<sup>104</sup>. Sin embargo, el proceso iniciado era irreversible: cuando se llegó a su supresión definitiva (el 9 de julio de 1864), en un decreto que determinaba su extinción y su liquidación como compañías o sociedades, tal como prescribía el Código de Comercio en sus artículos 336.º a 355.º, solo en el Departamento de Cádiz ya habían desaparecido veinte gremios de mar, entre ellos algunos tan importantes como los de Sevilla o Málaga<sup>105</sup>.

Dejando de lado otras consideraciones, lo que es indiscutible es que, desde el punto de vista asistencial, su abolición dejó un vacío que ni el Estado ni ninguna otra institución pudo cubrir en un primer momento<sup>106</sup>. Las formas gremiales continuaron en el sector de la pesca, aunque la variedad de instituciones que las sustituyeron (pósitos, sociedades, mutualidades, gremios, ligas, hermandades, sindicatos, montepíos, mutuas de socorro y federaciones) prueba la eficacia del decreto que hizo desaparecer los gremios y su monopolio en el campo del asociacionismo (ALEGRET y NADAL, 1987:19). En la Marina mercante no hubo nada parecido hasta la creación de los sindicatos y las asociaciones profesionales, como se detallará más adelante.

---

con fecha 19 de marzo de 1861 pidiendo eliminar dichas tasas (en BC. Fondo de la Junta de Comercio de Barcelona. Legajo CXXXIII. Caja 176, carpeta 2).

<sup>104</sup> En *Proyecto de ordenanza...*, XIX-XX. En el texto se insinúa que el modelo es la «caja de inválidos» de la inscripción francesa.

<sup>105</sup> Según datos del preámbulo del Decreto de Abolición de los Gremios, de 9 de julio de 1864 (en *Gaceta de Madrid*, 13 de julio de 1864).

<sup>106</sup> «Los antiguos gremios de mar eran muy útiles para la organización y fomento de la marinería; los prohombres eran considerados y respetados y daban fuerza moral a la misma institución. Ya se ha dejado de comprender su falta, pues se ha visto la desmoralización que ha cundido en esta clase, que por efecto de ciertas predicaciones, ha llegado a separarse en algunas localidades de su antiguo régimen y asociarse con miras perjudiciales a los armadores y a sí mismos». *Información sobre las consecuencias... Tomo I. Derecho diferencial de bandera*, 1879. Comandancia Militar de Mataró, 379-380, Segunda cuestión, pregunta 4.<sup>a</sup>

## **1.2 LA REGLAMENTACIÓN DEL TRABAJO EN LA MARINA MERCANTE: LA LEGISLACIÓN SOCIAL (1873-1914)**

La abolición de la Matrícula y un marco legislativo liberal permitieron el desarrollo de la actividad de la Marina mercante en un nuevo escenario, pero dejó sin resolver algunos de los problemas planteados tradicionalmente. Una gran parte de la actividad del sector continuaba bajo la dirección o la supervisión de la Marina de guerra, mientras que los aspectos más importantes relacionados con el trabajo y su organización pasaron a regularse mediante una legislación civil confusa. Desde el punto de vista del trabajo, en el último cuarto del siglo XIX y el primero del siglo XX destacan tres grandes cuestiones: la fricción entre la marinas mercante y de guerra, la reforma administrativa en el ámbito de los asuntos marítimos, y la reforma social.

### **La relación entre la Marina mercante y la Marina de guerra tras la supresión de la Matrícula de mar**

La supresión de la Matrícula de mar no acabó con la presencia de la Armada en las actividades mercantiles. La relación entre ambas marinas tenía todavía repercusiones negativas directas sobre el mundo del trabajo y sobre la gestión del negocio naviero, y por tanto se empezó a plantear de forma clara la conveniencia de independizar la Marina mercante de la de guerra. Probablemente la primera vez que se propuso de forma pública esta separación fue en el Congreso Español de Geografía Mercantil y Colonial, celebrado en el Paraninfo de la Universidad Central de Madrid en noviembre 1883, donde se votó que la administración de la Marina mercante pasase a ser competencia del Ministerio de Fomento<sup>107</sup>. En realidad los navieros bilbaínos, ultraliberales, solicitaron la creación de una Dirección General de la Marina Mercante dentro del Ministerio de Fomento, pero la Asociación de Navieros de Barcelona, enrocada en una política proteccionista, enmendó la propuesta, pidiendo que se situara dentro del Ministerio de Marina:

*Dos son las entidades que claman en favor de la separación de las dos marinas: navieros y pilotos. [...] los tales navieros quieren la mayor libertad para sus barcos: esto es, nada de inspecciones facultativas, embarcar la gente que les dé la gana, nacionales o extranjeros. [...]*

---

<sup>107</sup> RICART (1901d: 291).

*luego tener a los capitanes, pilotos y maquinistas metidos en el puño, con la amenaza de llevarlos a los juzgados civiles en donde los colegas de aquel asesor de los marinos bilbaínos se cuidan de agotar los céntimos, la paciencia y la salud de los infelices que caen en sus manos*<sup>108</sup>.

Ricart Giralt ha presentado ese Congreso como una auténtica cruzada contra la Marina militar, donde él mismo defendió la causa de la Armada junto con otros destacados personajes<sup>109</sup>. Frente a ellos se atrincheraban figuras como Figuerola, Labra, Rodríguez, Alonso, Villavaso y, sobre todo, Joaquín Costa, quien mostró una actitud muy agresiva contra la Marina de guerra. Según este autor, podían existir tres modelos diferentes de relación. El primero era el régimen puramente militar, que ponía las actividades marítimas bajo la dependencia directa del Ministerio militar de Marina (sin duda, se trataba del modelo tradicional español antes de cualquier reforma). El segundo era el régimen civil, que funcionaría por medio de un Ministerio especial de la Marina mercante o mediante el Ministerio de Comercio o un equivalente (tal era el modelo británico). Por último, estaba el sistema mixto, en el que la Marina mercante dependía de todos los centros gubernamentales (Ministerio de Estado, Gobernación, Instrucción Pública, Obra Públicas, Hacienda, Gracia y Justicia, etcétera), ya que todos tenían alguna cosa que ver con este sector. Este era, según Costa, el modelo español, que permitía la intervención de elementos extraños a las cosas de la mar<sup>110</sup>. Aunque no lo explicitó, Ricart Giralt era partidario del primer modelo.

La necesidad de mantener la unidad de ambas marinas era motivo de discusión. En 1885, Cayetano Leygonier propuso la fundación de una Asociación Nacional para el Fomento de la Marina; en sus estatutos se decía explícitamente que debía procurarse el fomento paralelo de la marinas mercante y la de guerra, cuyos intereses se ligan «hasta el extremo de completarse en su existencia y desarrollo»<sup>111</sup>. Este discurso de la hermandad de ambas marinas es habitual en la prensa de la época, en términos similares. Se pueden ilustrar los argumentos a favor o en contra a partir de un debate concreto abierto por un oficial de la Armada, Víctor Concas, un firme partidario de la unión entre ambas. Aseguraba Concas que la Marina mercante

---

<sup>108</sup> En NARIZ DE LA BARCA (1900:8).

<sup>109</sup> Por ejemplo, Cesáreo Fernández Duro, Pedro de la Fuente, José Montes de Oca, Joaquín Navarro, Alejandro Churrua, Víctor María Concas y Castor Amí (en RICART, 1907: 652-53).

<sup>110</sup> RICART, 1907: 641-642.

<sup>111</sup> En LEYGONIER (1885). En sus estatutos se define una propuesta que aparece como un antecedente directo de lo que luego será la Liga Marítima Española.

necesitaba ser dirigida y administrada y que los marinos de guerra eran los auténticos protectores de la marina comercial:

*Los generales de la Armada que tiene su destino en el Ministerio, aunque malviven allí de sus sueldos, siendo los únicos hombres de mar que hay en la capital de la Monarquía, los únicos que pueden tratar los intereses de la Marina con conocimiento de causa, y si la Marina mercante no ha visto satisfechas muchas de sus aspiraciones, es porque pocas veces ha acudido para ello al Ministerio de Marina [...]. La marina militar no puede menos de mirar con cariño a personal cuyos sacrificios y cuyas penalidades conoce, por experiencia en analogía de profesión [...]. Y en esta afinidad está la razón más poderosa de intereses comunes, ambos corremos el mundo entero, pero no llevados como los modernos viajeros que van facturados como sus baúles, sino trazando el camino sobre la superficie líquida del planeta: y al desembarcar en Hamburgo, Liverpool, Montevideo o Calcuta, no nos hallamos en el extranjero sino que formamos parte de ese mundo cosmopolita del que no tienen ni idea los terrestres<sup>112</sup>.*

Se trataba, pues, de una visión paternalista y condescendiente en la que la Armada se ocupaba de su «hermana pequeña», utilizando una expresión muy frecuente entre los círculos navales. El argumento opuesto puede resumirse en una respuesta a las palabras anteriores, una nota firmada por «Un marino mercante», que había sido publicada en el número 6 del *Boletín Naval de Bilbao* (junto con el texto de Concas), antes de ser publicada en el *Mundo Naval Ilustrado*<sup>113</sup>. El autor anónimo de la réplica no creía en la necesidad de una unión entre ambas marinas y recordaba que en naciones más destacadas en cuanto a marina militar y comercial, pese a no estar ambas unidas, la mercante no ha dejado de contribuir con personal y material en caso de guerra, y se reafirma en las aspiraciones de dejar de depender del Ministerio de Marina. Añade: «Además, si todos los marinos de la Armada fueran como el Sr. Concas, es posible que fueran más unidas las dos Marinas. Pero no son muchos los que piensan como el Sr. Concas». Sin duda, en la mente de quienes pensaban como el comentarista estaba el modelo inglés, en el cual pese a la interacción entre ambas marinas, los asuntos comerciales (y laborales) de la marina mercantil eran administrados por un aparato civil plenamente independiente. Ricart Giralt, pese a ser un firme defensor de la unidad, no podía menos que lamentarse:

---

<sup>112</sup> En CONCAS (1900: 488-491). Se trata de una carta dirigida a Gonzalo de Artaza, presidente de la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante, en *El Mundo*

<sup>113</sup> En *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 34, 20 de diciembre de 1900, 540-542.

*Si el Sr. Concas fuera marino mercante y al llegar a algunas Comandancias de marina fuera recibido como un grumete, con su bien cortada pluma, demostraría que la marina militar más bien trata como hijastra a la Marina mercante que como hermana, que es lo que deseáramos. También vería el ilustrado Comandante de Marina, si fuera Capitán Mercante, que si llegase a sufrir con su buque alguna avería, cosa que sabe no es difícil en nuestra carrera, probablemente sería empapelado durante diez y seis o veinte meses, haciendo viajes de la Comandancia al Departamento [...] y quedando su familia durante ese tiempo que está empapelado esperando a que llueva aquel maná del cielo para poderse mantener<sup>114</sup>.*

En su abundante obra publicada, Ricart Giralt defiende constantemente la unidad de ambas marinas, y utiliza, entre otros, un argumento relacionado con el paternalismo antes señalado. En un artículo publicado en 1908, se manifestaba claramente contrario a la separación de las dos marinas con el argumento del interés de los profesionales, y sus afirmaciones son interesantes en parte porque constituyen otro indicio de que las autoridades de Marina ejercían algún tipo de protección sobre la gente de mar frente a los navieros y de que, por tanto, la Marina de guerra era vista por algunos marinos como una red protectora que poco a poco iba siendo destruida por las políticas liberales:

*Venga la separación de las dos Marinas, para que ciertos navieros, que podrán hacer mangas y capirotos en los Centros civiles, lo que ahora no pueden hacer en el Ministerio de Marina; embarcarán las tripulaciones que les dará la gana [...], teniendo a los pobres capitanes bajo su pie, sujetos al despotismo de la desenfrenada codicia<sup>115</sup>.*

El enfrentamiento entre marina civil y marina militar era constante y desigual, ya que el poder de la Armada era muy superior. Existían, además de intereses, sensibilidades. Por el lado civil se experimentaba una sensación de maltrato y de opresión, de las que se darán abundantes ejemplos en esta tesis, mientras que la Marina de guerra consideraba inconscientes y desagradecidos a los mercantes. Desde el paternalismo dominante se veía a los marinos mercantes como gente que no valoraba lo que la Armada hacía por ellos, y que en la época en que se cuestionaba la Matrícula habían jugado la carta equivocada. Según el citado Víctor Concas, precisamente los capitanes y los pilotos fueron de los que más trabajaron para la supresión de las Matrículas de mar, que según él carecían de ventaja alguna para la Marina de

---

<sup>114</sup> El *Mundo Naval Ilustrado*, núm. 34, 20 de diciembre de 1900, 541-542. En el texto se citan otros artículos publicados por RICART (1894a: 220-224) y (1894b:389-390).

<sup>115</sup> RICART (1908: 170). Sin embargo, el propio Ricart se planteó muchas dudas sobre la actitud ofensiva de la Marina de guerra. Un ejemplo en RICART (1893b: 305-308).

guerra; antes al contrario, afirmaba que todos los privilegios eran para el personal de la mercante: «recuerdo todavía cómo gritaban como energúmenos ¡abajo las Matrículas!»<sup>116</sup>. Con él coincide Giralt, que insiste en que la desconfianza e incluso el resentimiento habían cristalizado en 1868, cuando algunos pilotos se habían sumado al movimiento revolucionario; esto daba la sensación de que todo el colectivo estaba a favor de la abolición de las ordenanzas y esta creencia produjo un cierto vacío entre ambas marinas<sup>117</sup>.

En junio de 1901 se celebró el Congreso Marítimo, organizado por la Liga Marítima Española y con Adolfo Navarrete, Jefe de la Armada, como secretario. El congreso defendió la unión de ambas marinas<sup>118</sup>. La opción contraria (la progresiva desmilitarización) se reivindicó en las conclusiones del Congreso de Marina Mercante que se celebró entre el 26 y el 31 de diciembre de 1902 en Gijón, y que fue organizado por asociaciones profesionales. El debate continuaba abierto y desde entonces constó en los programas de la mayor parte de las asociaciones profesionales y de los sindicatos hasta 1992<sup>119</sup>.

### **Reorganización administrativa**

La dependencia de la Marina de guerra quedó paliada en parte con la creación de una sección especial en el Ministerio de Marina. En abril de 1884, se constituyó una Junta de Marina Mercante<sup>120</sup>, un órgano consultivo presidido por un almirante y que contaba con la presencia de representantes del sector naviero y de profesionales (primero pilotos y capitanes, y a partir de 1893 también maquinistas) aunque, como se verá más adelante, resultó un organismo poco eficiente<sup>121</sup>. Entre sus actividades se contemplaba proponer programas de exámenes para pilotos y maquinistas, revisar demandas de modificación de leyes, etcétera<sup>122</sup>. Ricart Giralt, detractor de este organismo, dijo que se creó para satisfacer las demandas del Congreso de Geografía Colonial y Mercantil, que se celebró en Madrid de 1883, y lo describió como:

---

<sup>116</sup> CONCAS (1900: 488-491).

<sup>117</sup> RICART (1901c:)

<sup>118</sup> RICART (1907:652-53).

<sup>119</sup> *Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 8, 1 de febrero de 1903.

<sup>120</sup> Desarrollada por otras normas (Real Orden de 17 de junio de 1884 y Reales Órdenes de 13 de julio de 1895, 17 de febrero de 1892 y 27 de agosto de 1893). También AGACINO (1896: 201-204).

<sup>121</sup> RICART (1901d:292) decía lo siguiente acerca de la Junta de la Marina mercante: «La Junta se reúne cuando lo necesita algún naviero, pues los pilotos no lo piden nunca por la razón sencilla de que si son nombrados libremente, que no sé si se ha dado este caso, no teniendo quien les pague el viaje y gastos de estancia en Madrid no van, y si son nombrados por la influencia de alguna compañía naviera o corporación van cuando el principal lo dispone, y como es de suponer, votan lo que dispone el principal».

<sup>122</sup> Sobre la Junta véase *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 39, 10 de febrero de 1901, 517.

*Una desgraciada invención, que si ha aportado algún beneficio es en dosis homeopática, por lo mucho que hay que reformar, y en cambio ha causado, a nuestro ver, bastante mal. La creación de la Junta de la Marina mercante tal como se halla constituida es la prueba más patente del abandono con que el Ministerio del ramo mira a la Marina comercial*<sup>123</sup>.

A la Junta de la Marina Mercante le sucedió la Dirección General de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas (creada por decreto el 16 de octubre de 1901), que poco después pasó a denominarse simplemente Dirección de la Marina Mercante<sup>124</sup>. Pero el gran momento de la reorganización de la Marina mercante española en el camino de la modernidad fue la Ley de 14 de junio de 1909 sobre protección de las industrias marítimas, conocida en el ámbito marítimo como Ley Maura. Durante el proceso de su gestación fue creado el organismo oficial que debía regular todo lo referente a la marina renovada: la Dirección General de la Navegación Marítima y Pesca Marítima, creada por una ley del 7 de enero de 1908<sup>125</sup>. Casi de inmediato, el 3 de febrero de 1909, bajo la presidencia del director general Emilio Luanco, se reunió por primera vez la Junta Consultiva de la Dirección General de la Navegación Marítima y Pesca Marítima, una sección que pretendía ofrecer un espacio de encuentro y discusión entre los diferentes agentes para la resolución de los problemas sociales y laborales.

Se reunía anualmente y era renovada cada cuatro años, redactaba unos dictámenes que no eran vinculantes pero que debían informar la producción legal del Estado. En ella había representantes de todos los estamentos implicados en la vida marítima civil del país: navieros, capitanes y pilotos, prácticos, maquinistas navales, patrones de cabotaje, marineros y fogoneros. También se sumaron a la Junta Consultiva la Liga Marítima Española, la Junta Superior de Producción, la Junta Superior de Emigración y las Juntas Provinciales de Pesca. Pero no se debe olvidar que no se trataba de una mesa de discusión equilibrada. En palabras del abogado Hostench, «hay nueve obreros contra 16 elementos patronales, además de la representación del Ministerios, siendo la proporción existente de tres contra uno, llevando los obreros la minoría. ¿Qué ha de salir de las discusiones?» (HOSTENCH, 1922:23). Si se repasa la relación de miembros que constituían la Junta Consultiva en el verano de 1913, la realidad es más compleja y las proporciones entre los sectores representados algo diferentes, ya que

---

<sup>123</sup> RICART (1891c).

<sup>124</sup> Copia del decreto en *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 64, 20 de octubre de 1901, 479-482. Aparece un resumen de la historia de la Dirección de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas en sus primeros años en *Vida Marítima*, núm. 106, 10 de diciembre de 1904, 672.

<sup>125</sup> *Boletín de la Liga Marítima Española*, núm. 86, septiembre-octubre de 1914, 7.



Hostench no cuenta los representantes institucionales y otros que considera «neutrales». Con los datos completos, salta a la vista aún más el peso de cada bloque y las posibilidades reales de negociación. Además del presidente, del director general y del secretario, había 14 vocales de sendas instituciones (Ministerio de Fomento, Ministerio de Instrucción Pública, Ministerio de Estado, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Gobernación, Sección de Navegación, Negociado de Registro, Consejo Superior de Fomento, Consejo de Emigración, Consejo de Navidad, Juntas de Obras de Puerto, Cámaras de Comercio con secciones de navegación, Liga Marítima Española y una única asociación profesional, la de Capitanes y Pilotos); formaban parte de la Junta Consultiva también otros vocales: 13 representantes de navieros de diferentes categorías, cinco representantes de sectores diversos (constructores navales, especialista en zoología marítima, arrendatarios de almadrabas, armadores de vapores pescadores y veleros pescadores), y solo seis vocales que pueden ser calificados de representantes de trabajadores (patrones de cabotaje, capitanes y pilotos, prácticos de puerto y costa, maquinistas navales, fogoneros habilitados y marineros embarcados en buques nacionales). Además había nueve representantes de las Juntas Provinciales de Pesca y un representante de los armadores de buques de pesca de más de mil toneladas. Resulta evidente que la opinión de los trabajadores quedaba diluida entre las numerosas voces que defendían otros intereses (RODRÍGUEZ, 1915:306-308).

Uno de los primeros asuntos sobre los que la Junta dictaminó fueron los anteproyectos de la ley sobre contratación de las dotaciones de los buques mercantes, y el reglamento de policía y disciplina a bordo de los mismos<sup>126</sup>. La Junta Consultiva, que debía ser el principal instrumento de aplicación del reformismo en la marina, se reunió de forma periódica, supervisó las cuestiones marítimas con relativo éxito y funcionó con cierta normalidad hasta la reorganización de los asuntos marítimos con la Segunda República, fuera ya de la acotación temporal estudiada.

---

<sup>126</sup> *Vida Marítima*, núm. 256, 10 de febrero de 1909, 59. En otro artículo, «Una crónica «social» (en *Vida Marítima*, núm. 257, 20 de febrero de 1909, 73), se describe el banquete que tuvo lugar a continuación y se dan los nombres de los asistentes. No sorprende descubrir que entre ellos no están los representantes de los maquinistas, patrones de cabotaje, marineros y fogoneros.

## Un código para la Marina mercante

En relación con la reorganización administrativa hay que citar los diversos intentos de dotar a la Marina mercante de un corpus legislativo único y ordenado (a partir de un código específico para esta institución o de una Acta de Navegación)<sup>127</sup> capaz de articular todo lo que tenía que ver con el transporte marítimo en su globalidad (aspectos comerciales, sanitarios, aduaneros, de seguridad, diplomáticos, industriales, laborales, etcétera). Las fuentes están plagadas de referencias a la confusión, a las contradicciones e incluso a la imposibilidad material de conocer toda la normativa vigente en cada momento. Destacados juristas reconocían su impotencia ante el laberinto legal en el que se desarrollaba la Marina mercante española. De aquí que una de las principales preocupaciones de los implicados, a lo largo de todo el siglo XIX y una buena parte del XX fuese la unificación legislativa y la dirección de la Marina mercante desde una administración civil y no militar, tomando como modelo el Board of Trade británico, que asumió la mayor parte de competencias sobre la marina civil desde 1850.

Un ejemplo de lo que podía ser un código, sin duda utilizado como modelo, era el *Códice per la Veneta Mercantile Marina*, publicado en Venecia en 1786. En sus tres capítulos recogía normas sobre los profesionales de la mar, las inspecciones, los seguros, el cambio marítimo, los naufragios, las averías y el pilotaje, entre otras. Se trataba de recoger en un solo texto la normativa básica que regulaba la actividad.

La primera evidencia que conozco del interés por organizar una Ordenanza de la Marina mercante la encuentro en un proyecto titulado *Ordenanza General para la Marina Mercantil* de 1778, que no llegó a promulgarse aunque partes del documento aparecen luego en otras disposiciones<sup>128</sup>. Más tarde, hacia 1813, el capitán de navío Francisco Basurto propuso este proyecto en una memoria presentada a las Cortes<sup>129</sup>. Durante las siguientes décadas no hubo

---

<sup>127</sup> A menudo se utiliza esta denominación siguiendo la tradición de las Actas de Navegación británicas, leyes proteccionistas que desde la primera, dictada el 9 de octubre de 1651, organizaron dicha marina.

<sup>128</sup> Fotocopia del manuscrito por cortesía de Olga López.

<sup>129</sup> Archivo del Museo Naval de Madrid, manuscrito 0445/003, *Memoria y proyecto sobre arreglo de la Marina mercante, presentado a las Cortes por la Comisión nombrada al efecto y observaciones del capitán de navío D. Francisco Basurto. 1812-1813*. Capítulo 3, 362-397. «Esta ordenanza debe ser el Código de los navieros, capitanes, patrones, pilotos y en fin de toda la gente de mar, cuyas obligaciones y derechos son acaso tan ignorados en esta profesión de los que mandan como de los que obedecen». Basurto había navegado con Vicente Tofiño en su comisión científica. Participó en diferentes campañas. En 1811 fue destinado a la comisión de arreglo y matrícula de la Marina mercante. Redactó también el *Plan de Marina* (1821) y el *Plan de Economía*,

propuestas concretas. Sin embargo, a partir de 1863 por lo menos, empiezan a surgir voces que proponen la creación de un Código de la Marina mercante, o de lo que se conocía como una Acta de Navegación (*Navigation Act*). Se busca una referencia en modelos extranjeros, y sin duda uno de los ejemplos utilizados es el de Italia, nación de nuevo cuño, donde regía un código de la marina mercantil que databa del 25 de junio de 1865. Propuestas concretas fueron, por ejemplo, la redactada por la asociación profesional Fomento de la Marina Española, en 1894, sobre un proyecto de acta de navegación para la Marina mercante<sup>130</sup>, o la lanzada desde Bilbao en 1900, cuando se publicó una propuesta sin firma presentada por su autor o autores como las «aspiraciones de diversos estamentos españoles», entre ellos la Asociación de Navieros de Bilbao<sup>131</sup>. En el congreso convocado por la Liga Marítima en 1901 volvió a hablarse del tema, y también en el Congreso de la Marina Mercante de 1902, pero parece que a finales de la década de 1910 la idea de componer un código se desvaneció<sup>132</sup>. Sin duda el camino abierto por la Ley Maura y el despliegue legislativo que la precedió y la siguió parecía suplir la carencia de un código o por lo menos recomendaban esperar a su aplicación definitiva para valorar cuál debía ser el siguiente paso.

## **El reformismo y la legislación social en la marina**

Hasta la marina llegó también la influencia benéfica del reformismo social. Este movimiento se difundió en España, como en otros lugares, a finales del siglo XIX, y en él confluyen, según Palacio, «el reformismo de inspiración krausistas, las distintas corrientes del catolicismo social y las posturas más conservadoras que acaban por aceptar la complejidad de la cuestión social, y la necesidad de un cierto intervencionismo estatal en el campo de lo social» (PALACIO, 1986:273). El reformismo social, que confiaba en que a través de la educación y la salud moral de la clase obrera se podía llegar a conseguir una convivencia armónica entre las

---

*fomento de la riqueza nacional y plan de única contribución directa* (1821). Se retiró como brigadier de marina en 1823 o 1835 (en <http://www.mcnbiografias.com>). Consultado el 17 de marzo de 2013.

<sup>130</sup> *Revista General de la Marina Militar y Mercante Española*, núm. 51, 20 de enero de 1895, 746-748 y núm. 55, 10 de marzo de 1895, 805. El Fomento de la Marina Española había aprobado en su Junta General de 31 de diciembre de 1893 un proyecto de Acta de Navegación que elevó a las Cortes para su estudio. En fecha 11 de enero de 1894 se remitió a la Cámara un ejemplar para su estudio y posterior comentario, pero no prosperó (en AHCOINB, expediente 72-20).

<sup>131</sup> *Para un código de la Marina mercante española*. Bilbao, Imprenta y Librería de José de Astuy, 1900.

<sup>132</sup> *Extracto de la Información preliminar...*, 4-5. En el mismo sentido van las propuesta de Salvador Maristany Sensat, un alto cargo de la Compañía Trasatlántica, de la Asociación de Pilotos de la Marina Mercante Española de Gijón, y de José Ricart Giralt. Respecto al Congreso de 1902, véase el *Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 8, 1 de febrero de 1903. En 1906 todavía se discutía acerca del proyecto de Código de la Liga Marítima Española (en *Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 45, 1 de marzo de 1906, y núm. 48, 1 de junio de 1906).

clases, se institucionalizó en España en sus inicios con la creación de la Comisión de Reformas Sociales, en 1883 (Real Decreto de 15 de diciembre), y a partir 1903 con la puesta en marcha del Instituto de Reformas Sociales (Real Decreto de 28 de abril). También debe destacarse que este intervencionismo del Estado abría paso a una jurisdicción especial manifestada, por ejemplo, en la ley de Tribunales Industriales de 1908. Con estos instrumentos y algunos otros se buscaba evitar la conflictividad y mejorar las condiciones de vida de la clase obrera. El Instituto de Reformas realizó una constante y destacada labor de consulta, asesoramiento, inspección de trabajo, mediación en conflictos, realización de estudios y estadísticas. Cuando el 8 mayo de 1920 se creó el Ministerio de Trabajo, esta institución pasó a integrarse en él, al igual que el Instituto Nacional de Previsión.

Pese a algún resultado anterior (por ejemplo, la Ley Benot de 1873 sobre el trabajo infantil), el esfuerzo del Estado por regular lo social no se inició hasta 1900-1904, en especial con Canalejas, quien según Castillo fue el primer político con ejercicio de poder que percibió agudamente las actitudes del movimiento obrero organizado y planteó un programa de reformas concreto (CASTILLO, 1992:157 y 165). Se trató de un despliegue legislador voluntarioso aunque, según Cabrera y Rey, haya sido tildado con frecuencia de precario y poco operativo, por ser más nominal que real y carecer los gobiernos de voluntad política para desarrollar a fondo todo su potencial<sup>133</sup>. Esta limitada labor legisladora fue recibida con enorme hostilidad por la patronal; por tanto, no resultó fácil su desarrollo, en un período sumamente conflictivo desde el punto de vista social y político. La idea de que el Estado podía y debía intervenir para regular por medio de leyes las condiciones de trabajo tardó mucho en ser aceptada por los armadores. La aplicación de las medidas de protección al trabajador provocaba un aumento de los costes laborales de las empresas y daba poder a los obreros y a sus organizaciones, que podían presionar por medio de denuncias y movilizaciones. Los patronos aceptaban mal que alguien se inmiscuyese en sus negocios, fábricas y talleres, que eran percibidos como un espacio tan privado y sagrado como el ámbito de la familia y el hogar. La legislación laboral, es decir, las leyes que protegen la condición de los trabajadores o tratan de impedir los abusos que estos padecen, avanzó durante el siglo XIX, sobre todo tras los períodos de mayor conflictividad obrera, como una manera de hacer frente

---

<sup>133</sup> En CABRERA y REY (2002:156). Estos autores señalan que durante el primer decenio del siglo XX se promulgaron en España exactamente 531 disposiciones de naturaleza social: 30 leyes, 101 reales decretos, 386 reales órdenes, 37 circulares y siete disposiciones.

al peligro revolucionario. En cualquier caso, la aprobación de legislación reguladora y protectora no significó que se llevase a la práctica.

El reformismo, que finalmente alcanzó a la Marina mercante, caracterizó la segunda mitad del siglo XIX. En la nación marítima más importante del mundo, Gran Bretaña, la *Navigation Act* de 1850 estableció los cimientos de todo un aparato legislativo social, aunque el proceso se había iniciado antes, en 1836, con la constitución del British Parliament's Select Committee on Shipwreck, de carácter humanitario. En general este proceso legislativo vino precedido de una presión de tipo filantrópico sobre los diferentes gobiernos<sup>134</sup>. La respuesta de los patronos ante la movilización y el descontento obrero fue doble. Por un lado, la resistencia, la presión y el enrocamiento de posiciones, a menudo desde la pura violencia física. Por otro lado, el desarrollo del paternalismo industrial, un conjunto de medidas que pretendían enmascarar las pésimas condiciones de vida y trabajo y los salarios de hambre. En el primer caso, el paradigma fue la actuación de la Asociación de Navieros de Bilbao, núcleo duro de la patronal naviera. En el segundo, el paternalismo como medio de control tuvo su cenit en la política de la Compañía Trasatlántica, que puso en marcha diferentes sistemas de supervisión de la acción de sus trabajadores (mediante informadores y chivatos, creando sus propios sindicatos, vigilando la moralidad de sus empleados y sus familias, etcétera), a la vez que creaba su propio montepío, economatos, escuelas, e incluso un amago de colonia industrial en Barcelona en su factoría de construcción naval Arsenal Civil (RODRIGO, 1999).

Pese a que ya empezaban a estallar conflictos concretos, como la huelga marítima de 1904, que analizaré en la tercera parte de esta tesis, la influencia del reformismo llegó a la Marina mercante española mucho más tarde, a caballo del cambio de siglo, en el contexto de una reforma profunda del sector marítimo entre 1908-1910, que pivotaba alrededor de la Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909.<sup>135</sup> Los primeros resultados importantes en cuanto a

---

<sup>134</sup> Para detalles de este importante proceso en Inglaterra, véase WILLIAM (2002a) y DIXON (1981). Debe tenerse en cuenta que las consecuencias del reformismo victoriano alcanzaron a las marinas de todo el mundo de forma directa o indirecta. Para el caso español no conozco ningún estudio, al margen de lo que yo mismo he publicado referente a la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, fundada en 1880, un ejemplo de cómo desde las élites ilustradas se trabaja a favor de la mejora en la seguridad de la gente de mar. Para un resumen de lo que fue la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos: GARCÍA DOMINGO (1995). En Alemania, coincidiendo con la creación del Estado alemán en 1872, se promulgó la primera ley nacional para regular el trabajo en la Marina mercante, la *Seemannsordnung* (GERSTENBERGER, 2001:49).

<sup>135</sup> Llama la atención que ACOSTA (1996) redactara un listado con la legislación social española entre 1900 y 1922, en el cual no aparece la normativa relacionada con la Marina.

legislación positiva fueron el Reglamento sobre Contratación de las Dotaciones por un lado, y el Reglamento de Policía y Disciplina a bordo de los Buques Mercantes Españoles por otro, ambos promulgados en 1909. En el sector marítimo, como en muchos otros, toda la producción legislativa aquí citada venía acompañada de una fuerte resistencia por parte de la patronal y de las propias estructuras del sector (la administración de Marina, la administración civil) e incluso a veces de los propios trabajadores. La patronal se opuso frontalmente a los intentos reformistas, y en el caso de los navieros vascos, incluso con cierta brutalidad. Esta legislación y sus consecuencias será objeto de atención más adelante. Por otro lado, la difícil aplicación al sector de normativas como la Ley del Descanso Dominical, de 3 de marzo de 1904, es una muestra de los problemas que suponía encajar la legislación social en una industria singular.

Una muestra de la dificultad de implantar normas reformistas se encuentra en la presentación de un proyecto de reglamento sobre el trabajo a bordo de los buques mercantes (que no prosperó) cuando el Instituto de Reformas Sociales, reunido en sesión de 7 de junio de 1915, lo sometió a estudio. El Instituto se mostró favorable al texto. Y sin embargo, el texto había sido rechazado por la representación naviera en la Junta Consultiva de la Dirección General de Navegación y Pesca «por estar en pugna con el espíritu francamente conservador de nuestras clases navieras, que recibieron con sobresalto y con alarma el anuncio de que el Estado se declaraba francamente intervencionista en el régimen de la vida de a bordo, poniendo límites en la contratación a las facultades de los patronos, y afirmando por su cuenta el derecho del obrero marítimo a ciertas garantías de descanso mínimo y de retribución por encima y con independencia de cualquier estipulación en contra contenida en los contratos con los tripulantes»<sup>136</sup>.

Esta problemática se escapa del marco cronológico del presente trabajo y se dibuja en un entorno de enorme conflicto, en el que se podían ver los primeros signos del impacto de la Primera Guerra Mundial, que ya había empezado a provocar efectos dramáticos sobre las

---

<sup>136</sup> «Próximas sesiones de la Junta Consultiva de la Dirección de Navegación y Pesca», en *Marina*, núm. 10, 16 de junio de 1915, 126-127. El texto completo del «Proyecto de ley para la reglamentación de los servicios y trabajos a bordo de los buques de carga y pasaje» se halla en *Marina*, núm. 13, 1 de agosto de 1915, 169-170. En otro lugar se decía lo mismo con palabras similares: «Planteaba el Reglamento, en el orden especulativo o doctrinal, una teórica cuestión de principios en pugna con la tradicional manera de pensar de los navieros del Norte de España, cuyo criterio es abiertamente opuesto a toda suerte de intervenciones del Estado en las relaciones entre patronos y obreros, si no tienden única y exclusivamente a asegurar la libertad de la contratación» (en «La reglamentación del trabajo a bordo», en *Marina*, núm. 12, 16 de julio de 1915, 150-151).

actividades marítimas. La coyuntura de la Gran Guerra alteró el escenario del sector marítimo mundial y con la paz se produjo el despliegue de una legislación laboral internacional. Una de las consecuencias del Tratado de Versalles, de 28 de junio de 1919, fue la creación de la Oficina Internacional del Trabajo. En este marco debemos situar la Conferencia Internacional del Trabajo, celebrada en Washington entre octubre y noviembre de 1919, que por ejemplo limitó la jornada de trabajo a ocho horas, pero que dejó a la Marina mercante fuera de dicha regulación. En junio de 1920 se celebró en Génova una reunión sectorial, la Conferencia Internacional de los Marineros, dependiente de la OIT, para discutir temas tan variados como la jornada laboral, la regulación del trabajo de los menores de edad en la Marina mercante, la posibilidad de establecer un Estatuto Internacional de los Marineros, la contratación y el paro, la indemnización de paro en caso de pérdida por naufragio, la prevención de enfermedades venéreas, etcétera. A partir de ahí se caminó hacia una ordenación internacional del trabajo en la Marina mercante, que también afectó a España<sup>137</sup>.

En esta última conferencia se inició el proceso de establecer un marco legislativo común para la gente de mar, bajo el nombre de Estatuto Internacional de los Marineros:

*Dicho término se emplea para designar un compendio de leyes y de Reglamentos relativos a la condición y a la situación de los marineros considerados como tales, compendio que los diversos países marítimos podrían adoptar como núcleo común y uniforme del derecho internacional de los marineros [...]. Antaño, la gente de mar conoció conjuntos de preceptos comunes a numerosos países. Las leyes de Rodas y las de Olerón son ejemplos patentes de Códigos internacionales que, en su tiempo, prestaron grandes servicios. Si bien el desarrollo del nacionalismo en los tiempos modernos ha tendido a hacer establecer leyes nacionales marítimas separadas, ha podido observarse en el curso de los últimos años que el mundo marino propende más y más a ser considerado comunidad internacional<sup>138</sup>.*

Hay que subrayar el hecho de que la aplicación de legislación social de corte reformista fuera casi siempre obra de gobiernos conservadores en el período final de la Restauración. Por otro lado, y la legislación desarrollada entre 1918 y 1925 (fuera ya del marco cronológico de esta tesis) que afectó directa o indirectamente al sector marítimo fue realmente importante. Destacan: el Reglamento de Policía y Disciplina de 18 de noviembre de 1918; el Reglamento

---

<sup>137</sup> *Conferencia Internacional de los Marineros, celebrada en Génova el 15 de junio de 1919. Memoria.* Madrid: Sociedad Española de Artes Gráficas, 1920. .. En esta reunión participaron los españoles Espinosa de los Monteros, Martí Ventosa, Montesinos, López Dóriga, Morales y el contraalmirante Pasquín.

<sup>138</sup> *Conferencia Internacional de los Marineros...*, 48.

de Alojamientos de 9 de septiembre de 1918; el Reglamento de Seguros por Accidentes de 28 de marzo de 1921; la Ley de Accidentes de Trabajo de 10 de enero de 1922, desarrollada por el Reglamento de 29 de diciembre de 1922; la Ley de Trabajo a Bordo de 1922; la Ley Penal de la Marina Mercante, de 21 de junio de 1923; el Reglamento de Maquinistas Navales de 2 de noviembre de 1925 y el Reglamento de Contratación de las Tripulaciones de 26 de marzo de 1925. Sin olvidar el Código de Trabajo de 23 de agosto de 1926 y el Reglamento del Descanso Dominical de 17 de noviembre de 1926. Sin embargo, este despliegue normativo no alcanzó a solucionar gran parte de los problemas planteados en un escenario de conflicto continuo en el que las posiciones fueron muy claras: una patronal absolutamente inmovilista y despiadada en el norte, frente a una patronal más dialogante y abierta en el Mediterráneo. Esta dinámica se mantuvo hasta el estallido de la guerra civil en julio de 1936.

### **1.3 CONCLUSIONES**

El marco legislativo en el que se desarrolla el trabajo en la Marina mercante española entre los siglos XVII y XX fue un claro reflejo de la supeditación del sector marítimo a las necesidades de la Marina de guerra, con todas las consecuencias que esto tuvo para la población afectada, en su inmensa mayoría hombres. El instrumento básico de organización y control de la gente de mar fue la Matrícula de mar, creada en 1606, que alcanzó su cenit en 1802 y que fue abolida definitivamente en 1873, aunque su influencia continuó notándose durante décadas. Se trataba de un sistema que, para garantizar el suministro de hombres para la Armada (para la tripulación, pero también para completar el personal de los astilleros, etcétera), exigía un registro de todos aquellos que desearan trabajar en la mar, pues reservaba el monopolio de las actividades marítimas a los matriculados.

Los efectos de la Matrícula (reserva de trabajo, mediatización del mercado laboral, sometimiento del trabajo a las necesidades de la defensa nacional, control de la disciplina, jurisdicción especial por medio del Fuero de Marina, entre otros) explican gran parte de las características del trabajo en la Marina mercante. El desarrollo de la Matrícula corrió paralelo a la disminución del papel de los gremios, en contraposición a lo que sucedía en otros



sectores. Como personal militarizado de facto, los gremios de los marinos se limitaban a cuestiones menores bajo la estricta supervisión de las Autoridades de Marina.

Puesto que la Matrícula regulaba al detalle la situación de los marinos en cuanto a su relación con la Armada y muchos otros aspectos de la vida y el trabajo a bordo de los buques, puede sorprender que el conjunto de las actividades marítimas se viese condicionado por un marco legal confuso y a veces contradictorio, disperso y falto de unidad, que debió haberse corregido con un código de la Marina mercante que nunca llegó a promulgarse. Una gran parte de la responsabilidad de esta situación la tuvo la injerencia de la Marina de guerra en un sector económico que se regulaba también desde otros ministerios (Hacienda, Fomento, Gobernación, etcétera). Esta circunstancia era fuente de continuos conflictos entre jurisdicciones, los cuales obviamente repercutían en el mundo del trabajo.

La lenta y limitada influencia del Reformismo terminó alcanzando a las industrias marítimas, un sector duro y singular donde las posturas enfrentadas acababan siendo irreconciliables a causa de las características del propio trabajo y sus condicionamientos, que se analizan a continuación.

## **SEGUNDA PARTE**



## EL TRABAJO EN LOS BUQUES DE VELA

### 2.1 CARACTERÍSTICAS Y RASGOS PRINCIPALES DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

El transporte marítimo es la sangre que alimenta a la economía mundial. Los intercambios y movimientos de mercancías se realizan en el mundo gracias, entre otras cosas, al barco, una máquina compleja que se desplaza sobre las aguas acarreando mercancías de todo tipo. La navegación es un sector productivo que aporta un valor añadido a partir del movimiento de los bienes. No existe un proceso de fabricación, ni de cultivo, ni de servicio directo a una comunidad o a un grupo social, ni produce una acumulación de *stocks*. Es cierto que, durante siglos, el sector marítimo estuvo subordinado al comercio, pero a finales del siglo XIX el transporte marítimo pasó a tener sentido en sí mismo como industria, cuando el negocio dejó de basarse en la combinación transporte-venta de mercancías y se centró exclusivamente en el transporte.

En la industria de la navegación, el trabajo se aplica al transporte y a la comunicación; por tanto, el producto final del trabajo es un servicio y no un artefacto. Para condensar esta secuencia tan compleja en pocas palabras, podría decirse que se fundamenta en una doble manipulación: la de las mercancías (objeto que se transporta) y la del barco (que es a la vez vehículo, espacio de trabajo y descanso, vivienda y lugar de formación). La navegación forma parte de un proceso que trasciende marcos geográficos y fronteras, y que no puede verse de forma aislada, sino como el eslabón posibilitador de una cadena que une producción y mercados, oferta y demanda. Sin embargo, las diferencias entre el trabajo en la Marina mercante y el trabajo en un taller o factoría son tantas que condicionan no solo la comprensión de los procesos sino también su correcta observación bajo un prisma particular.

El objetivo fundamental de la industria del transporte marítimo, con independencia del sistema de propulsión utilizado, consiste en desplazar el buque con la máxima carga posible, en el menor tiempo posible y con seguridad para la nave, la carga y la tripulación, en este orden de prioridad. Y todo ello partiendo de un mínimo coste inicial y un mínimo coste de explotación y mantenimiento. El negocio radica básicamente en el movimiento de mercancías o personas (las personas deben ser consideradas mercancía también a todos los efectos) a cambio de un precio: el flete.

Una de las características más significativas del trabajo en el transporte marítimo es su naturaleza irregular, consecuencia directa de la discontinuidad del comercio marítimo. Es sabido que este queda vinculado a los ciclos económicos y puede verse afectado además por muchos otros fenómenos, como acontecimientos bélicos, huelgas y conflictos en los puertos. El trabajo está sujeto a períodos alternos de gran actividad y de ralentización de la actividad. Sucede lo mismo en el trabajo portuario, y también en este caso la temporalidad del empleo impregna la cultura del trabajo (SUÁREZ, GONZÁLEZ y JIMÉNEZ, 2002).

La tipología de la carga no es relevante a la hora de definir las condiciones generales del trabajo a bordo, pero sí lo es la clase de tráfico marítimo. Los diversos tráficos pueden dividirse siguiendo dos criterios: el de las rutas y el de la clase de servicio. Cada uno de los tipos de navegación tiene implicaciones diferentes en cuanto a, por ejemplo, la duración del viaje, las condiciones de trabajo y el desarraigo de las tripulaciones.

Desde el punto de vista de las rutas o de la distancia entre los puertos que une, la navegación puede ser de cabotaje, de gran cabotaje y de altura. El cabotaje consiste en unir puertos relativamente cercanos en una navegación casi costera, con trayectos de poca duración. Se trata de una navegación que suele permitir el arraigo de las tripulaciones con sus familias y con el resto de la sociedad<sup>139</sup>. En el período contemplado en esta tesis (1834-1914), se consideraba cabotaje las combinaciones de navegación que se realizaban, sin escalas en el extranjero, entre puertos españoles de la Península, las posesiones del Norte, el noroeste de África, las Baleares y las Canarias y sus dependencias. También se incluía la que se llevaba a

---

<sup>139</sup> La cuestión de las relaciones sociales y familiares entre los marinos y la comunidad en tierra (parentesco, vecindad, vinculación con la sociedad terrestre, etcétera) constituye un vacío historiográfico en el contexto de la historia marítima, y no solo en España sino también en los demás países.

cabo entre dichos puertos y los adyacentes de Portugal y Marruecos<sup>140</sup>. Mientras España conservó sus colonias americanas, el tráfico con ellas se equiparó en cierto momento con la navegación de cabotaje, y también se incluía en ocasiones la desarrollada con el puerto de Gibraltar. La navegación de gran cabotaje solía referirse a la navegación a puertos extranjeros relativamente cercanos. Se consideraba gran cabotaje la navegación efectuada entre los puertos españoles y todos los extranjeros situados en el Mediterráneo (tanto europeos, como asiáticos y africanos), y los del continente africano en el Atlántico hasta el cabo Blanco marroco-mauritano. También se consideraba gran cabotaje el tráfico con las costas de Portugal y el oeste de Francia hasta el puerto de Brest<sup>141</sup>. Este tipo de navegación no impedía una cierta vida familiar de las tripulaciones, que podían mantener un equilibrio entre la vida en tierra y la vida embarcada. Por último, estaba la navegación denominada de altura o de alta mar, también calificada en textos antiguos como «oceánica». Recibía esta consideración la que se practicaba entre los puertos españoles y los demás puertos del globo no contemplados en las categorías anteriores<sup>142</sup>. La navegación de altura exigía el paso al Atlántico o a otros océanos, con largas travesías en alta mar, sin ver tierra. Este caso, el más complejo con relación a las tripulaciones, es el objetivo principal de esta tesis.

Desde el punto de vista del servicio, hay que considerar, básicamente, la navegación libre (*tramp shipping*) y las líneas regulares (*liner*). Existen otras variedades, pero carecen de relevancia para este estudio.

La primera consiste en navegar de un punto a otro en busca de oportunidades de flete, en un vagabundeo que puede mantener a un buque y su tripulación en constante movimiento durante meses sin regresar al puerto base, si es que había uno. La navegación libre mantenía a las tripulaciones en un estado de incertidumbre que hacía difícil, cuando no imposible, la vida familiar. Las trayectorias profesionales de los tripulantes variaban mucho en rutas, tipos de barco, duración de los viajes, etcétera. Se producían frecuentes cambios de buque y de compañía, y ello conllevaba una gran inestabilidad, aunque también implicaba mayor libertad de movimiento.

---

<sup>140</sup> Existen pequeñas variaciones en las Reales Órdenes de 30 de marzo de 1906, 15 de julio de 1908 y 12 de julio de 1909.

<sup>141</sup> Real Orden de 30 de marzo de 1906, modificada por las de 22 de junio de 1906 y 12 de julio de 1909.

<sup>142</sup> Real Orden de 30 de marzo de 1906.

Solo con la regularidad que aportó la propulsión mecánica se pudo hablar propiamente de líneas regulares, con itinerarios fijos y con fechas de partida y arribada conocidas y fiables. Desde el punto de vista de las tripulaciones, este segundo tipo permitía una cierta regularidad en las relaciones sociales y cierta vida familiar, ya que los servicios solían pivotar alrededor de un puerto base. También se posibilitaban una cierta estabilidad con contratos sucesivos en la misma compañía, la acumulación de antigüedad (en aquellas compañías que pagaban complementos por ella), etcétera. Si en la época de la vela el buque era prácticamente el único hogar que podía considerarse como tal durante gran parte de la vida de los marinos, con la llegada del vapor y la regularidad comienzan a separarse paulatinamente el lugar de trabajo y un domicilio semipermanente en tierra.

Las otras actividades mercantiles que tienen relación con el tráfico fluvial y portuario (estiba, practicaje, embarcaciones de servicio tales como remolcadores, gánguiles, cabrias, etcétera.) o con la pesca (artesanal, de arrastre o de altura, etcétera.) quedan fuera de este trabajo.

La creación de una economía mundial fue posible gracias a la revolución en los transportes y en las comunicaciones, y la dimensión marítima resultó esencial al crear una economía global e incluso un mercado de trabajo global (WILLIAMS y ARMSTRONG, 2010:178). Pero la Marina mercante española, durante siglos, se caracterizó por trabajar para un mercado colonial cautivo, que la situó al margen de las grandes fuerzas económicas y las grandes rutas comerciales del resto del mundo; por tanto, quedó fuera del centro neurálgico de las actividades marítimas, situado básicamente en el Atlántico norte y en el Báltico. Esto, junto con el control estatal proteccionista, la reserva del trabajo para los españoles, el control ejercido por la Marina de guerra y otros factores, hizo de la marina española un caso singular que debe ser estudiado de forma separada del resto de las marinas, aunque por tratarse de una actividad internacional pueden utilizarse muchos paralelos extranjeros para comprender los procesos nacionales.

Desde el punto de vista del buque como lugar de trabajo, se pueden destacar cuatro rasgos principales que permiten comprender algunas particularidades de la navegación mercante.

En primer lugar, en un buque mercante lo más importante es la carga; la tripulación es secundaria. Por ello, los espacios destinados a la carga, los pertrechos, el combustible en el

caso del carbón, etcétera, pasan siempre por delante de las necesidades de los hombres; para la tripulación se habilitan siempre espacios secundarios. Dentro de estos espacios secundarios, un fenómeno constante es la separación física por clases sociales. La localización y la calidad de los espacios y la existencia o ausencia de ciertas comodidades marca el estatus a bordo.

En segundo lugar, una característica propia de la vida y el trabajo en la mar es que todo se desarrolla en unas condiciones físicas y ambientales extremas (humedad, cambios bruscos de temperatura, movimiento constante en todas las direcciones, sacudidas y vibraciones, contraste entre la máxima luminosidad y oscuridad casi absoluta, ruido, etcétera).

En tercer lugar, otra singularidad del trabajo en la mar es el hecho de que lugar de trabajo y domicilio coinciden, de manera que no hay ruptura entre trabajo y vida privada, entre espacio de trabajo y espacio de ocio, con la consecuente ausencia o reducción al mínimo de la privacidad. Es una peculiaridad del trabajo en la mar que apenas se da en ningún otro tipo de actividad, salvo en los talleres artesanos donde aprendices y oficiales viven en el mismo taller, bajo el control del maestro. Esto tiene implicaciones importantes, por ejemplo, en caso de abandono forzoso del puesto de trabajo. Asimismo, el constante movimiento del domicilio colectivo y el hecho de que se mantiene la mayor parte del tiempo aislado del resto del mundo favorece la forja de una sólida conciencia de grupo poco frecuente en otros campos. Esta característica es consecuencia directa de las condiciones del trabajo, y no de ninguna estrategia empresarial.

La esencia del transporte marítimo es el movimiento de mercancías (bienes o personas). En la actividad intervienen, por un lado, los diferentes agentes que colaboran con su trabajo, y por otro lado, el elemento propulsor. La transformación de la energía (esfuerzo, combustible, alimento) en un bien (el desplazamiento de la mercancía hasta el nuevo destino) genera la plusvalía que sustenta el negocio naviero. Por tanto, el núcleo que debe ser estudiado es la planta propulsora, el aparejo en la marina de vela y la máquina en la marina de vapor, y los hombres que la manipulan: la marinería primero, y los fogoneros después. Por su importancia y su número, ellos constituyen el principal objeto de estudio, aunque para explicar su función deben analizarse también las clases superiores o directivas y encajar todas las piezas.



## **2.2 CATEGORÍAS LABORALES Y CLASES SOCIALES EN LOS BUQUES DE VELA**

### **2.2.1 La manipulación de una máquina desde dentro**

Durante casi cinco mil años, el movimiento de los medios de transporte marítimos dependió de la fuerza del viento como principal fuente de energía, auxiliada a veces por los remos. En su forma más simple, la conversión del viento en movimiento se realizaba utilizando un trozo de tejido (la vela) preparado para recoger el efecto del viento, transmitirlo a través de un palo hasta el casco de la nave y propulsarla. Este sencillo principio estaba en la base de la arquitectura del buque, que no era otra cosa que un mecanismo complejo, compuesto de centenares de elementos que en su conjunto conseguían el propósito de domesticar el viento para mover las centenares o miles de toneladas que sumaban el buque y su carga. Para ello la nave debía cumplir unos requisitos mínimos, como flotabilidad, estabilidad, maniobrabilidad, autonomía y capacidad de carga.

Por tanto, el barco era una máquina que, con mayor o menor grado de sofisticación, convertía la energía eólica en su medio de propulsión, gracias a las diversas piezas (palos, vergas, cabos, velas, aparejos de desmultiplicación, entre otros) que se engranaban formando una unidad, un todo. Los trabajadores aportaban su trabajo sin necesidad utilizar herramientas propias, pues el buque era una maquina en sí mismo<sup>143</sup>.

El manejo de los buques dependía de su nivel de complejidad, pero en esencia, y al margen de consideraciones históricas o relacionadas con el tipo del buque, su tamaño o actividad, los fundamentos de la navegación han variado poco a lo largo de los siglos. La manipulación de un velero, más o menos complicada, estaba sujeta a unas maniobras fundamentales que apenas habían variado de un lugar a otro y de un siglo a otro, desarrolladas con una rutinas predecibles: cada trabajo tiene su técnica, pero al final se trata de izar o arriar las velas, bracearlas, orientarlas, asegurar su resistencia, mantener el aparejo tenso y a punto, fondear, manejar un bote, etcétera. En cambio, han sido mucho más determinantes los cambios en las

---

<sup>143</sup> Constituían la excepción los pilotos, que utilizaban algunos instrumentos náuticos de su propiedad (el sextante o las cartas náuticas, por ejemplo), y el carpintero y el maestro velero, que se embarcaban con las herramientas propias de su oficio. El resto de los tripulantes disponían tan solo de un cuchillo sin punta, imprescindible para cortar cabos, y tal vez algunas herramientas para trabajar con velas y cabos.

rutas y en la duración de los trayectos, en tanto que afectaban a las tripulaciones, su alimentación, su seguridad y otras condiciones. El trabajo y la forma vida en los buques de vela se mantuvieron prácticamente sin cambios desde que se iniciaron los grandes viajes trasatlánticos hasta mediados del siglo XIX, más allá de algunos matices y de las peculiaridades en cuanto a tipos de embarcación, aparejos, etcétera. Es decir, que el funcionamiento de un velero británico en viaje a las colonias canadienses y el de un velero español camino del Río de la Plata eran, en esencia, muy similares. Y dejando aparte los problemas idiomáticos, un marinero español de principios del siglo XVI hubiera necesitado poco tiempo para comprender y adaptarse a un gran velero alemán de finales del siglo XIX; sin duda, le hubiese sorprendido la sofisticación del aparejo, la abundante presencia de hierro y la rigidez de la división del trabajo a bordo, pero habría comprendido sin dificultad los principios básicos de las maniobras, su sentido y su necesidad. La razón es que los condicionantes de la vida y el trabajo en la mar son universales, y van más allá de las convenciones culturales o políticas. Existía lo que podría denominarse una «universalidad de tareas». El hecho de que todos los miembros compartan una misma «cultura de empresa» es importante, y explica la facilidad con que un marino se adaptaba a un buque y a su tripulación con independencia de su tamaño, su nacionalidad e incluso del tipo de tráfico. Hay matices, tradiciones y costumbres, pero también hay unos esquemas básicos que es necesario presentar.

La transformación del viento en energía estaba unida siempre a conceptos como la dependencia, la incertidumbre, la inseguridad. En la vela, las estaciones y algunos fenómenos (como los alisios, los monzones y las calmas ecuatoriales) sugerían una cierta predictibilidad, pero en realidad nada ocurría de forma previsible o controlable, sino que todo estaba impregnado de un alto grado de imprecisión. La salida y la llegada de los buques y sus mercancías se hallaba mucho más allá de la capacidad de control de los individuos y las empresas. Los buques partían cuando el viento y/o la marea lo permitían, las mercancías eran esperadas sin saber cuándo llegarían, y el tiempo era un concepto laxo. En otras palabras, la mayor parte de aquello que caracteriza un negocio moderno (calendario y programación, información regular y estrecho contacto con clientes y proveedores) era totalmente ajeno al mundo de la navegación velera.

La esencia de la navegación se enfrentó a su transformación más radical con la llegada de la máquina de vapor, que aportó nuevas actitudes, posibilidades y prácticas. La sustitución del viento por el vapor buscaba principalmente la independencia de los elementos, la certeza y el control del tiempo, y el aumento de la seguridad. Es precisamente este proceso de cambio el que se analiza en esta tesis desde el punto de vista del trabajo y de los trabajadores.

En los veleros, la navegación dependía de los elementos y de la suerte, factores que no intervienen o no tienen tanta importancia en otras ramas del sector del transporte ni, mucho menos, en la industria, aunque sí influyen notablemente en la agricultura y en la ganadería. En todo caso, el grado de incertidumbre en la navegación es muy alto: falta de viento, temporales que desvían el buque de la ruta, etcétera. Pero lo que más interesa aquí es el otro gran factor: la habilidad de la tripulación. Cada buque tenía sus propias peculiaridades, y según las formas de manejar el aparejo, el buque funcionaba de forma óptima, o por el contrario se «comportaba» de un modo que complicaba la acción o agotaba a la tripulación. Los marinos, desde el capitán hasta el mozo, debían conocer todos los rincones y cada una de las partes del «mecanismo» del velero con el fin de sacarle el máximo provecho, hasta el punto de que debían integrarse en la máquina de una forma difícilmente comparable a ninguna otra actividad mecánica. Se da la circunstancia de que los trabajadores manipulan aquí la máquina desde su interior y se mueven con ella en una comunión casi perfecta entre hombre y máquina. La situación es diferente en los vapores, donde el factor humano, sin dejar de ser fundamental, pasa a un plano secundario en comparación con el papel principal que desempeñaba en los veleros. En los veleros, el trabajo era eminentemente físico y alternaba momentos de gran descarga de energía y tensión con otros más relajados, a diferencia de los que sucederá en las máquinas de vapor, con los trabajadores abocados a una tarea repetitiva e intensa a lo largo del viaje<sup>144</sup>.

A mediados del siglo XIX, el trabajo a bordo de los buques de vela mercantes dedicados a la navegación de altura (en la que se centra esta tesis) se organizaba según la experiencia de generaciones de marinos que habían desarrollado la técnica de manipulación del complejo artefacto que es un buque de vela, y que habían construido las diferentes especialidades y

---

<sup>144</sup> «*The sailing vessel's performance depended on luck and skill. Each ship had her own peculiarities; there were certain conditions and certain methods of handling in which and by which she would give of her best, and the men who learn to know her ways and spent themselves to get the last knot out of her, learned to love her in the process*» (FAYLE, 2006:249).

clases. Sin entrar en detalles innecesarios, los trabajos ordinarios relacionados con la manipulación de la máquina, a bordo de los veleros, pueden agruparse en dos grandes categorías: trabajos relacionados con la navegación y trabajos de mantenimiento del buque. Las tareas de ambos grupos se designan mediante un vocabulario específico cuyo significado puede ser consultado en cualquier diccionario marítimo y que, por tanto, no es preciso describir aquí. Estaban también los trabajos y maniobras de emergencia, necesarios en circunstancias extraordinarias o de peligro (por ejemplo, el manejo de bombas de achique, la ejecución de reparaciones de fortuna, las maniobras de hombre al agua y las de abandono del buque)<sup>145</sup>. La ejecución de las tareas se caracterizaba por altas dosis de programación y rutinización.

Los trabajos relacionados con la navegación pueden agruparse en cinco grandes sectores. El primero es el relacionado con el manejo de las velas e incluye operaciones como aparejar, envergar, izar, arriar, cazar, lascar, tomar y largar rizos y antagallas, cargar y aferrar. El segundo se refiere al manejo de las anclas, cadenas y amarras en operaciones de fondeo, entrada y salida de puertos, etcétera. El tercero tiene que ver con el manejo de botes: entre otros, izado y arriado de los mismos, boga y ciaboga y aparejado. El cuarto bloque se relaciona con la manipulación de las mercancías, en trabajos de carga y descarga, con el manejo de vergas y puntales, de maquinillas y molinetes, el embrague de objetos y animales y la organización de los pasajeros en los buques de pasaje. El último grupo de trabajo, no menos importante, incluye el manejo del timón y el mantenimiento del rumbo, así como las tareas de vigía del buque y su entorno.

En cuanto a los trabajos vinculados con el mantenimiento del buque, pueden organizarse en tres grandes familias: La más rica y variada es la que tiene como objeto el trabajo con cabos (entrañar, precintar, aforrar, hacer costuras, hacer nudos y piñas, hacer labores, hacer fajas y precintos, salvachias, rabos de rata, mallas, etcétera) y con la jarcia firme o de labor (por ejemplo, mantenimiento de motonería y aparejos, recorrida de estays y obenques, embreado y ensebado). Muy similar es la relacionada con lonas, es decir, el mantenimiento o incluso la manufactura de velas, toldos, fundas y encerados, entre otros. Finalmente queda el resto de las

---

<sup>145</sup> Descripción de los principales trabajos en IBARRETA y MARTÍNEZ (1902); GARCÍA DE PAREDES Y BARBUDO (1950). Este último es una segunda edición en dos volúmenes de 10 cuadernos editados anteriormente, entre 1946 y 1947. El cuaderno octavo es «Maniobra con buques de vela». Sobre maniobras y trabajos a bordo de veleros también es muy completo PEREA (1883), referido a la Marina de guerra, si bien los trabajos son básicamente los mismos. Otra obra general sobre las artes de la mar es la de J. HARLAND (1984).

operaciones de mantenimiento general y limpieza: baldeo con lampazos, rascado de pintura y orín de metales, rascado y pintado de cadenas y anclas, pintado y calafateado de tablas, achique de agua de sentinas y cubiertas bajas con bombas manuales o mecánicas, etcétera. Hay que recordar que la nave se encuentra permanentemente en un medio hostil y agresivo, en constante contacto con el sol, el viento y el agua salada, y que de su buen estado depende la vida de la tripulación. Algunas labores son diarias, como el baldeo y rascado de la cubierta: los marineros van descalzos y la cubierta de madera debe estar perfectamente limpia y lisa, para evitar resbalones o astillas. Otras se realizaban de forma semanal, o según las necesidades.

Simplificando un poco, se puede decir que el trabajo empieza con el avituallamiento, la carga y la preparación del barco para el viaje. La participación de la tripulación en las faenas de estiba y desestiba de la carga fueron motivo de conflicto frecuente, no solo entre tripulación y capitán sino también entre capitán y trabajadores portuarios allí donde estos estaban organizados. De hecho no fue hasta la fuerte especialización y posterior mecanización de los trabajos de carga y descarga cuando la tripulación fue quedando exenta de los mismos, por lo menos en grandes veleros y vapores. No así en los pequeños veleros de cabotaje, donde la explotación de los marineros en este tipo de labores estuvo siempre presente<sup>146</sup>. Una vez asegurada la carga, la partida o el inicio del viaje implicaba un trabajo duro de maniobra, laboreo de anclas, espiado, etcétera, que se realizaba siguiendo el ritmo de las salomas (o zalomas), canto de los marinos con el que se ayuda en la ejecución de maniobras que precisan de un cierto ritmo, como por ejemplo halar (tirar) de un cabo para subir una vela, o hacer girar un cabestrante o un molinete<sup>147</sup>. Luego, en navegación, el trabajo ordinario consistía en los trabajos descritos más arriba, con un alto grado de rutinización cuando las circunstancias eran favorables. Naturalmente, deben añadirse las tareas particulares propias de cada una de las profesiones a bordo (piloto, cocinero, carpintero, etcétera). En caso de mal tiempo, conflicto bélico u otras incidencias negativas, el trabajo se complicaba. Finalmente, hay que decir que la llegada a puerto no significa el cese del trabajo, sino la continuación en un ciclo que parece interminable, con el añadido de las tareas necesarias para el cuidado de la carga y la vigilancia de la seguridad en el puerto para evitar robos, entrada de polizones y demás. Por tanto, dada la

---

<sup>146</sup> Sobre la estiba véase los diferentes trabajos de Jordi Ibarz citados en la introducción. Sobre la participación de las tripulaciones en el acarreo de la carga en el cabotaje, véase un testimonio de primera mano en HUERTAS (1981).

<sup>147</sup> Así canta el coro en la zarzuela *Marina* de Arrieta y Camprodón: «Que al cargar las velas / en triste son / cantan a bordo / oeo / oeo».

variedad y complejidad de las tareas que habían de realizarse en un velero y en condiciones variables, el trabajador no puede ser considerado en ningún caso un simple apéndice de la máquina.

Pese a que existía una separación clara entre los trabajos de dirección y los de ejecución, aun así la división de tareas permitía que todos los tripulantes tuvieran un mínimo conocimiento de casi todas las labores, suficiente para comprenderlas en sus fundamentos principales, si no de forma profunda. Es decir, salvando las diferencias de clase, los trabajadores tenían un cierto control sobre el conjunto del trabajo, pues contaban con la capacidad de comprender y realizar en cierta medida la mayor parte de las tareas. Había una repartición de trabajos y una jerarquía, pero por debajo de la obediencia a las órdenes existía conocimiento, experiencia y capacidad de decisión. Esta peculiaridad se volverá imposible más tarde, en los vapores, porque el conocimiento se concentraba en unos pocos oficiales de cubierta y de máquinas, de forma que, en caso de fallar aquellos, los subalternos no eran capaces de hacerse cargo de un buque; incluso la gente de máquinas, oficiales incluidos, estaba incapacitada para llegar a puerto. En los veleros, la ciencia de la navegación se hallaba en manos de los pilotos, pero el conjunto de los hombres tenía suficiente preparación como para manipular el barco y llevarlo a puerto, aun cuando no fuera al deseado. Por tanto, la división del trabajo en una tripulación reducida (unos 10-15 hombres, en términos generales) no impedía que cada tripulante tuviese acceso a unos conocimientos mínimos y pudiese comprender (aunque no siempre realizar) la tarea en su conjunto. Tal vez tenga razón Lenhoff cuando dice que en los veleros todos los hombres eran en cierto modo marineros, y que debían ser capaces de participar en las maniobras, aunque tuviesen trabajos específicos, como cocinero, carpintero, etcétera (LENHOF, 2006:78).

### **2.2.2 Los trabajadores de la mar: definición del colectivo y jerarquía**

#### **La definición del colectivo**

El barco, como máquina, es inseparable de los hombres que lo manipulan, un colectivo que, por su trabajo y su forma de vida, constituye un segmento pequeño aunque singular de la población, un colectivo segregado y diferente de la gente «terrestre». Todavía hoy, esta conciencia de pertenencia a un grupo social diferente, con ritmos de vida y valores distintos, tiene un peso específico importante en la imagen que el marino tiene de sí mismo, y en

aspectos concretos tales como la defensa de la reserva de trabajo, las dificultades para asociarse, etcétera<sup>148</sup>. El vocablo «terrestre», utilizado tanto en documentos oficiales como en el lenguaje común, no solo se refiere a aquellos que no viven de la mar, sino que implica también una cultura distinta, con un sistema de valores y un *ethos* diferente del de la cultura marítima, definida por Martínez-Shaw como «privativa, oral, solidaria y plebeya» (MARTÍNEZ-SHAW, 2009:65-72). Incluso desde un punto de vista jurídico, los terrestres representan a los no matriculados, los que no gozan del fuero de Marina, los «otros». Un elemento clave en esta cultura marítima es la existencia de un lenguaje propio, incomprensible a veces para el hombre de tierra firme, que caracteriza a los marinos como grupo. La jerga marinera es compartida por todos los profesionales a bordo, con independencia de su clase o plaza, desde el capitán hasta el paje. El uso de un lenguaje propio, un argot, distingue al grupo frente a los otros (el mundo de tierra firme) y le confiere unidad más allá de otras segmentaciones, como la clase social, la categoría profesional o su origen geográfico. Otras características distintivas son la peculiar percepción del tiempo, la organización jerárquica de su mundo en clases y categorías, el influjo de la disciplina de corte militar, el aislamiento de la sociedad y la vida en un mundo absolutamente masculino, por ejemplo. Y estas singularidades provocan que, aun manteniendo las diferencias que también se dan en tierra (de clase u otras), los marinos conforman un colectivo con un alto grado de cohesión y sentido de grupo frente a los de otras actividades.

En otro orden de cosas, la gente de mar tenía su propia «cultura del trabajo», en el sentido que le da el antropólogo Pablo Valenzuela, es decir, como un «conjunto de conocimientos teórico-prácticos, comportamientos, percepciones, actitudes y valores que los individuos adquieren y construyen a partir de su inserción en los procesos de trabajo y/o la interiorización de la ideología sobre el trabajo, todo lo cual modula su interacción social más allá de su práctica laboral concreta y orienta su específica cosmovisión como miembro de un colectivo determinado» (VALENZUELA, 1995:13). Por tratarse de un colectivo abierto al mundo y, como tal, imbuido de un cierto grado de cosmopolitismo, a menudo los marinos tenían más en común con sus colegas de otras naciones que con sus propios paisanos de tierra firme, al compartir una cultura que superaba fronteras nacionales e idiomáticas (FRICKE, 1973:1). Recluidos en su propio mundo, la vida y el trabajo a bordo se organizaba siguiendo esquemas

---

<sup>148</sup> Para una visión contemporánea sobre la identidad social del marino frente a los terrestres, véase RODRÍGUEZ-MARTOS (1996:146-149). Este autor afirmaba que el marino no suele sentirse igual al hombre de tierra. Se siente en parte superior y en parte inferior.

de clase tan rígidos o más que en la sociedad terrestre, esquemas que se reproducían en el mundo aislado que era un buque<sup>149</sup>.

Los trabajadores a bordo de un buque mercante pueden ser clasificados en dos grandes conjuntos. El primero es la clase directiva, formada por el grupo de pilotos y capitanes y por el de maquinistas. La segunda clase es la de los subalternos, y la conforman los subalternos de cubierta y los subalternos de máquinas. Cada una de estas clases (directiva o subalterna) y sus subdivisiones se descompone a su vez en categorías profesionales definidas por su cualificación (entendida como la suma de capacidades prácticas y conocimientos teóricos) y su experiencia. Cada categoría socio-profesional tiene un determinado su estatus dentro del escalafón de la clase. A lo largo de los capítulos siguientes describiré cada una de las clases y categorías, señalando sus funciones, sus límites, la determinación de los diferentes niveles jerárquicos y su situación en el conjunto. Esta es una primera fórmula de clasificación, basada en clases y categorías. Pero hay otras posibilidades, que se han utilizado en ciertos casos y debo recoger aun cuando puedan crear una cierta confusión.

Desde el punto de vista funcional, el conjunto de hombres que trabajan en una embarcación recibe el nombre de «dotación». La dotación de un buque incluye a todo el personal marítimo embarcado que desempeña un cometido profesional. Es decir, que excluye a las personas embarcadas como mera carga, ya sean viajeros, emigrantes, soldados o familiares de los marinos, es decir, lo que se conoce genéricamente como pasaje. En general, utilizaré las palabras dotación y tripulación como sinónimos, aunque sus significados presentan matices, como se verá a continuación. Por su función a bordo, los roles pueden ser clasificados según diferentes criterios, más allá de la diferenciación implícita entre el trabajo intelectual y el manual. En primer lugar, desde un punto de vista jerárquico, la dotación se divide formalmente entre oficialidad y tripulación. En segundo lugar, desde un punto de vista organizativo, el colectivo se divide en cubierta, máquinas y fonda, aunque para este último grupo suelen plantearse dudas acerca de cuál es su auténtico lugar a bordo, ya que se puede considerar que su misión es ajena a la navegación del buque y, por lo tanto, sus servicios no pueden clasificarse entre las industrias marítimas. En tercer lugar, desde el punto de vista de los requisitos formales, se presentan tres grandes clases: los oficiales (que precisan de un título profesional), la gente de maestranza (personal que requiere de una acusada competencia

---

<sup>149</sup> Se recoge un excelente estudio antropológico en WEIBUST (1969).



práctica o especialización) y los subalternos (que requieren de conocimientos particulares sin llegar a los exigidos en maestranza, o bien se ocupan de trabajos esencialmente físicos). La clase de oficiales es la superior, la de maestranza se considera un terreno intermedio y la de subalternos es, sin duda alguna, la clase baja a bordo. Cada una de estas clases se segmenta a su vez en categorías profesionales que se definen en función de la titulación o del reconocimiento del grupo, como se verá en el siguiente capítulo.

Existe incluso un cuarto criterio, más bien una percepción desde dentro de la profesión, que separa aquellos «sin cuya presencia a bordo no se concibe la posibilidad de la navegación» (como son los marineros, maquinistas, fogoneros, etcétera) de aquellos otros que «perteneciendo a profesiones que pueden ejercerse indistintamente en tierra y en los barcos, se ha[n] especializado para la vida de éstos en los grandes naves modernas [...] para hacer la vida más confortable y segura» (por ejemplo, camareros, mayordomos y practicantes). Es decir, el personal náutico es aquel que no puede ejercer su profesión si no es en los barcos, navegando. El resto son terrestres embarcados (ANASTASIO, 1918:25).

En los siguientes capítulos se verá que he optado por una clasificación sencilla de corte tradicional, que en mi opinión vuelve más comprensible el asunto, aun a costa de perder algún matiz. En cualquier caso, la jerarquización de los buques mercantes españoles era reflejo de un sistema corriente en los buques europeos; se trata de una estructura de corte militar que tiene relación directa con la comunión entre lo militar y lo civil en la mar, ya que durante siglos la división entre uno y otro mundo era muy tenue (SAGER, 1989:88). El resultado era una organización rígida y estandarizada que facilitaba la existencia de una fuerte identidad basada en el trabajo y en el estatus, donde cada hombre sabía quién era y cuál era su rol a bordo.

En adelante utilizaré «clase» como el conjunto de profesionales que comparten función, formación y estatus, y que, además, tienen conciencia de pertenecer a un grupo definido y delimitado respecto a los demás. Y con «categoría» me referiré a cada unos de los niveles de especialización profesional que comparten funciones, formación y estatus pero que se definen por su cualificación y que están sujetos a movilidad dentro de los límites aceptados de una misma clase. Por ejemplo, en la clase subalterna de la marinería, las categorías profesionales

serían paje, mozo y marinero, mientras que en la clase dirigente de pilotos y capitanes las categorías profesionales serían tercer piloto, segundo piloto, primer piloto y capitán.

### **Divisiones sociales y espaciales: gente de popa, gente de proa**

Una forma tradicional de presentar la sociedad marinera, tanto en los buques de vela como en los vapores, es la compartimentización de espacios y grupos sociales. A bordo de los veleros existía una primera separación física y jerárquica entre la llamada gente de popa o tripulación distinguida (oficiales y maestranza) y la gente de proa (marinería)<sup>150</sup>. En los buques de vapor, debido al mayor número de tripulantes y al aumento en la diversidad de las categorías, la división no era estrictamente proa-popa, pero seguía habiendo zonas de exclusión ya que existían espacios propios y exclusivos para oficiales de máquinas, para oficiales de puente, para subalternos de cubierta, para subalternos de máquinas, etcétera. Cada clase tenía su espacio y debía (y quería) estar separada de las demás. Esta distribución espacial entre categorías y clases provocaba a menudo problemas de ineficacia, pero era necesaria ya que reforzaba las jerarquías y el sentido de clase y, de forma indirecta, también la jerarquía y la disciplina. Aun más: el distanciamiento social, fundamentado en reglas no escritas y enfatizado por las barreras espaciales, funcionaba como un mecanismo protector en ambas direcciones, ya que reducía la interacción y, con ello, la probabilidad de conflicto. Los territorios de cada clase eran sagrados y cada miembro de la tripulación conocía sus límites y las consecuencias de traspasarlos. Señalaba NOLAN (1973:89) que «esta distribución espacial estaba y está tan consolidada a bordo que apenas resulta noticiable para las tripulaciones».

Entre clases y entre categorías se daban unas barreras sociales que iban más allá de la formación y la titulación, y que se basaban en el reconocimiento social. En España, las divisiones de clase eran notables, igual que en tierra firme; prácticamente no había permeabilidad entre una y otra clase, y solo en un caso (el del contra maestre, conocido tradicionalmente también como «nostramo») una persona procedente de la marinería podía hacerse un lugar entre la tripulación distinguida. Tampoco conozco casos de oficiales que descendían en la escala social y se incorporan a una tripulación como marineros. Las clases se manifiestan de diferentes formas, como se verá, comenzando por la tradición de emplear el tratamiento de «don» para el capitán y los oficiales (en general, el tratamiento de usted era

---

<sup>150</sup> Tomo esta denominación tradicional de ROIG (1929).

para las clases superiores, y el tuteo, para las clases inferiores) y acabando por pequeños signos externos como la utilización de una vajilla especial o el uso exclusivo de ciertas zonas del buque. Para los oficiales, parte de la recompensa a su carrera era el poder ocupar una cabina individual, recibir mejor comida, acceso a salones para compartir con sus iguales y disponer de un camarero a su servicio. Hay otros detalles importantes que marcan el estatus, como son el uso de uniforme, la utilización de mantelería, cubertería y vajilla durante las comidas, el derecho de compartir mesa con el capitán y con posibles pasajeros de categoría, e incluso el acceso a la información sobre las características del viaje y de la carga, el destino del buque, los planes del capitán, etcétera.

**Tabla 1. Jerarquías socioprofesionales en los buques de vela**

<b>CAPITÁN</b>		
<b>GENTE DE POPA O TRIPULACIÓN DISTINGUIDA</b>		<b>GENTE DE PROA</b>
<b>Oficiales</b> Primer piloto, segundo piloto, tercer piloto, agregado, médico, capellán, sobrecargo, maestre	<b>Maestranza</b> Contramaestre, carpintero, velero, cocinero	<b>Marinería</b> Compañeros, mozos, pajes

Por un lado estaba la denominada «tripulación distinguida» o gente de popa. Se trata de los oficiales titulados y de aquellos profesionales que ejercían un oficio especializado, considerado socialmente «distinguido» en el microcosmos de las sociedades marítimas. En realidad, el grupo formado por el capitán y los varios niveles de piloto recibe diferentes denominaciones (oficiales náuticos, oficiales de cubierta, y en menor grado oficiales de puente) en la Marina mercante española, lo que puede llevar a cierta confusión. Pero la consideración de «oficiales» es muy reciente, poco frecuente en los buques mercantes de la época de la vela, cuando se hablaba simplemente de piloto, como carrera profesional, y de Capitán, Piloto de Derrota, Segundo Piloto o Tercer Piloto en tanto que plazas o puestos de trabajo. En general, cuando hable del colectivo profesional utilizaré el término tradicional de pilotos como titulados náuticos en diferentes niveles, incluidos los capitanes. Sin embargo, a

efectos de una mejor comprensión de las categorías y de su posición en las sociedades marítimas, utilizaré también el término «oficiales», pese a los matices señalados.

El estatus de esta clase superior quedaba reflejado en los salarios y en el trato deferente y respetuoso que debían recibir por parte de la tripulación, y también en una alimentación mejor y en el hecho, importante en un buque, de que habitaban en la popa del mismo y en general en algún tipo cámara cerrada que permitía algo de intimidad. La ubicación física en la popa tiene sentido, dado que se trata de la parte más confortable en los veleros, donde el movimiento del barco se nota menos, los espacios son ligeramente más amplios y además pueden ventilarse con mayor facilidad, por lo que resultan más aseados y sanos. Según fue aumentando el tamaño de los buques gracias a la construcción metálica, se fue tendiendo a ubicar a las clases distinguidas en la zona central del buque y siempre en la parte alta.

La gente de popa o «tripulación distinguida» no configuraba un bloque homogéneo, ya que en este estrato superior existían dos subclases marcadas por la posesión o no de un título reconocido oficialmente por el Estado. Así, en primer lugar estaban los pilotos, que habían cursado estudios en las escuelas de náutica y que iban superando las diferentes etapas de su itinerario profesional hasta llegar a la plaza de capitán, el cargo más alto en la Marina mercante. El término «capitán» se relacionaba con la máxima autoridad a bordo pero estaba rodeado de una cierta confusión. En ocasiones, el capitán era un titulado que alcanzaba la máxima autoridad pero con una formación técnica limitada. E incluso podía llegar a capitán una persona ajena al oficio de la navegación pero investida de poder como director de una empresa comercial. Porque la principal clave para comprender el papel de los oficiales de cubierta y del capitán es separar las dos acciones principales que se dan a bordo: las tareas relacionadas con la navegación (la conducción del buque) y las tareas relacionadas con la empresa comercial que el buque representa. La ambigüedad en las tareas y en el papel que desempeña el capitán en cada una de ellas justifica la abundante doctrina y jurisprudencia sobre el carácter de esta figura.

La figura del capitán es compleja y merecería un tratamiento detallado. Pero dentro de los límites de este trabajo debe contemplarse desde una triple perspectiva: técnica, económica y jurídica. Por tanto, primero hay que considerar su función técnica, como director técnico de la navegación con mucha experiencia acumulada; después, hay que entender su función

económica, como mandatario general del armador, gestor de una empresa comercial, y como gerente de una unidad de trabajo; y en tercer lugar hay que fijarse en su función jurídica, pues no solo representa la máxima autoridad dentro del buque, sino que está investido de unos poderes que van más allá del barco como representante a bordo de la autoridad del país cuyo pabellón ostenta el buque (FARIÑA y OLONDO, 1934:163). Hasta finales del siglo XIX, la categoría de capitán no dependía tanto de una titulación como de la confianza de los armadores, que preferían capitanes capaces de encontrar buenas cargas y de cerrar buenos contratos, antes que oficiales de gran formación técnica o científica.

Junto al capitán y a los pilotos (dos o tres según el tamaño del buque) dentro del grupo de los oficiales deben mencionarse también algunos perfiles profesionales ajenos a la navegación pero que a bordo tenían la categoría y consideración de oficiales. Se trata de cuatro figuras que presento aquí brevemente, ya que apenas serán contempladas en el desarrollo de la tesis: el maestro, el sobrecargo, el médico y el capellán.

El maestro era el equivalente a un escribiente, responsable de tareas de corte administrativo y contable. Solo estaba presente cuando la envergadura o complicación del negocio lo hacía necesario. Se trata de una figura antigua, habitual en las flotas de Indias y en grandes expediciones comerciales. Más frecuente era la presencia del sobrecargo, una persona de confianza de los armadores, que tenía como cometido exclusivo velar por la carga y, en muchas ocasiones, controlar al capitán cuando este carecía de la confianza absoluta de los propietarios del buque. En ambos casos podía tratarse de gentes de tierra, no sujetas al régimen de la Matrícula de mar. En los buques de vapor, especialmente en los de pasaje, la figura del sobrecargo reapareció en todo su esplendor: no solo recuperó sus viejas funciones y descargó al capitán de parte de su trabajo, sino que acabó absorbiendo todas las funciones administrativas a bordo y se volvió prácticamente imprescindible.

Los médicos también estuvieron presentes en la Marina mercante española desde antiguo (por ejemplo, en las flotas de Indias se prescribía el embarque de cirujanos), pero fue sobre todo en el siglo XVIII cuando se crearon los instrumentos que debían desarrollar la sanidad tanto en los buques de guerra como en los mercantes. La Real Orden de 27 de marzo de 1848 mandó que todo buque mercante con destino a ultramar y cuya tripulación, de capitán a paje, fuese de 40 hombres o más, o que entre tripulación y pasaje excediese de 70 individuos, o que embarcase

más de 70 hombres de tropa o de recluta, debía llevar cirujano y capellán. Una Real Ordenanza, con fecha de 20 de enero de 1887, ratificó su presencia obligatoria para los buques despachados a ultramar con tripulaciones superiores a 40 hombres, o cuando el total de tripulantes y pasajeros superara los 60 hombres. Más tarde, el Reglamento de Sanidad Exterior de 27 de octubre de 1899, en su capítulo III, creaba el Cuerpo Médico de la Marina Civil. Sus recursos a bordo eran muy limitados, y aparte de sus propios conocimientos dependían de unos pocos manuales especializados y de un botiquín<sup>151</sup>.

El embarque de un capellán era obligatorio desde los inicios de la carrera de América, en el siglo XVI y su necesidad se reforzó mediante normas diversas, como una Real Orden de febrero de 1774, emitida en los años de la expansión del comercio americano, que obligaba a llevar un religioso en buques de más de 25 tripulantes<sup>152</sup>. En el período que nos ocupa, su presencia era preceptiva cuando el total de tripulantes y pasajeros excedía de 100 hombres, según una Real Ordenanza de 20 de enero de 1887, aunque esto era obligatorio solo en las líneas subvencionadas por el Estado; en el resto quedaba al arbitrio de los armadores el embarcar o no sacerdotes, y parece que se eludía su presencia cuando era posible: «y se dispensa el cumplimiento con la presentación de un certificado del subdelegado castrense en que conste que no hay sacerdote que quiera embarcarse»<sup>153</sup>. No dudo que entre otras consideraciones económicas y formales hay que considerar una cuestión que queda fuera del ámbito de esta tesis y que incide en lo antropológico más que en lo social, como es la tradicional prevención contra los curas (contra los religiosos en general) a bordo de los buques, una superstición que relaciona la presencia de aquellos a bordo con el mal tiempo o con desgracias. Se trata de una creencia tan enraizada, incluso en la actualidad, que hace pensar que el cumplimiento efectivo de esta obligatoriedad de embarcar un sacerdote debía soslayarse siempre<sup>154</sup>.

---

<sup>151</sup> En cuanto a manuales, los más populares eran el *Tratado de las enfermedades de la gente de mar, en que se exponen sus causas, y los medios de precaverlas*, de P. M. GONZÁLEZ (1805) y más tarde *Elementos de Higiene Naval*, de Á. FERNÁNDEZ-CARO (1879). En la Marina británica, el primer manual de amplia difusión fue el libro de Harry Leach *Ship's Captain's Medical Guide* (1868). Un interesante documento es el inventario completo del botiquín del doctor Bernardino Fernández, médico del bergantín *Nuestra Señora del Carmen*. El documento, fechado en Santander el 11 de noviembre de 1850, se conserva en una colección particular y fue publicado en 1932 (BARREDA, 1932, apéndice VI, 23-24).

<sup>152</sup> Citado en DELGADO (1986:90). Precisamente este autor señalaba que la norma no se cumplía y que, por ejemplo, los buques catalanes eran especialmente reacios a aceptar esta imposición.

<sup>153</sup> *Información sobre las consecuencias... Tomo I. Derecho diferencial de bandera*. Información escrita. Consejo Superior de Agricultura, Industria y Comercio, 419-420, respuesta a la pregunta 4.<sup>a</sup>

<sup>154</sup> En el programa de historia oral *Veus de la Mar*, del Museo Marítimo de Barcelona, se recogen diversos testimonios de marinos en activo en las décadas de 1960 y 1970 que reconocen sentir todavía esta prevención

Entre la tripulación distinguida se ubicaba también, aunque un peldaño por debajo de los oficiales, la gente de maestranza, gentes de oficio con un nivel equivalente a una maestría profesional por experiencia (de donde ha derivado la voz maestranza) pero esencialmente desvinculados de la navegación: carpinteros, maestros veleros, cocineros y mayordomos. Sin poseer un título oficial, realizaban trabajos que exigían un cierto nivel de especialización, considerado además socialmente superior o «distinguido» en el microcosmos de las sociedades marítimas. Por ello, pese a la ausencia de titulación, su estatus social los sitúa en la popa, aunque no siempre compartían mesa con los oficiales. El término «maestranza» puede inducir a error, ya que el gremio de maestranza es el que tradicionalmente agrupa a los profesionales de la construcción naval. Finalmente, entre la tripulación distinguida, a caballo entre oficiales y subalternos, se hallaba la figura del contra maestre, alojado en popa tras haber logrado traspasar la barrera invisible que separa la marinería de los oficiales.

En cuanto a la gente de proa, la marinería, hay que señalar que se trataba de hombres no titulados, considerados como pura fuerza de trabajo, aunque en realidad no lo eran, ya que precisaban de unos conocimientos y unas técnicas a menudo sofisticados. Constituían la columna vertebral del buque, el fundamento de la propulsión eólica. Formaban un bloque compacto, con diferentes categorías que tenían en común un oficio y unas habilidades concretas, aunque carentes de un reconocimiento en forma de título oficial: paje, mozo o grumete, y marinero o compañero, siendo esta última la máxima categoría, aunque podía tener además un valor añadido si al hombre se le reconocía como gaviero o como timonel. La gente de proa era la clase baja en las sociedades marítimas, sometida a un trato distante y duro por parte de la tripulación distinguida. Sus salarios eran bajos, su alimentación de menor calidad que la de la gente de popa, y habitaban en la proa del buque, la parte más incómoda, donde el cabeceo del barco podía hacer la vida insostenible, los espacios eran extremadamente reducidos y se hallaban mal iluminados y poco ventilados, ya que cualquier abertura era susceptible de llenarse de agua en cada cabezada del barco. En ese espacio comunitario, los marineros dormían en coyotes o en literas, a menudo compartiéndolos con los demás según el sistema de cama caliente<sup>155</sup>. La gente de proa era un grupo bastante homogéneo, donde la cualificación no dependía de un título sino de un reconocimiento social de la experiencia y del

---

totalmente supersticiosa y admiten que todavía forma parte de su cultura marítima. También en el mundo de la pesca existe esta reserva contra los religiosos. Sobre supersticiones y religiosidad, véase SELLA y GARCÍA (2003).

<sup>155</sup> Este sistema consiste en que hay más marineros que camas, de forma que mientras unos hacen guardia otros duermen, y como no coinciden el número de puestos de descanso resulta suficiente.

conocimiento. Eran la base del trabajo en los buques. La existencia de una cultura profesional compartida y los imperativos de un trabajo común donde la supervivencia colectiva estaba condicionada a la correcta interrelación entre todos los miembros del grupo implicaba también un alto grado de conciencia profesional, con altas dosis de solidaridad y camaradería, necesaria, pero no imprescindible<sup>156</sup>.

### **Disciplina y autoridad**

A bordo de un buque mercante la disciplina resultaba fundamental, ya que del mantenimiento de un orden estricto podía depender la supervivencia del colectivo<sup>157</sup>. Aunque la disciplina brutal y arbitraria no era ajena a muchos otros sectores económicos en tierra, en la mar adquiriría rasgos particulares: por tratarse de un colectivo masculino que convive aislado del mundo, la rigidez en las relaciones sociales y de trabajo, con sus correspondientes sistemas disciplinarios, era de vital importancia. Un buque en movimiento, alejado temporalmente del mundo, presenta algunas similitudes con otras situaciones donde la jerarquía es mantenida por métodos coercitivos, como por ejemplo en los grupos armados organizados (ejército regular, milicias, fuerzas de seguridad, etcétera) o en las prisiones, los internados y, en general, en lo que Erving Goffman definió como «institución total» (GOFFMAN, 2001)<sup>158</sup>. Una característica de las instituciones de tipo totalitario es que no se puede escapar de ellas, como no se puede abandonar un buque durante la navegación ni alterar su curso. Pero en el caso del barco, a semejanza de lo que sucede en casos extremos donde se «militariza» una situación (después de una catástrofe natural o en caso de epidemia, por ejemplo), las decisiones se dejan en manos de profesionales capacitados y se restringe la posibilidad de opinión y de discusión.

Markus Rediker (1989:343-346) mantiene que la disciplina brutal era una característica esencial de las relaciones de producción en la mar, a causa de la continua fricción entre los

---

<sup>156</sup> Un dicho tradicional en la marinería mantenía que el marinero es solidario a bordo pero individualista en tierra.

<sup>157</sup> Más aun: «La disciplina es el primero de todos los deberes en un servicio marítimo, que sería irrealizable sin ella y con más motivo, en un servicio extenso y ligado íntimamente con el de la nación; es decir, con sus intereses y hasta con su dignidad» (en Compañía Trasatlántica. *Instrucciones Generales para los servicios marítimos*. 1884. Cádiz, Imprenta de la Revista Médica, de D. Federico Joly y Velasco, 10, punto 9).

<sup>158</sup>. Esta idea ha sido cuestionada por GERSTENBERGER (1996), quien entiende que asimilar el barco con una institución total sería aceptar que las relaciones sociales a bordo son determinadas por el barco en tanto que elemento técnico. El autor mantiene que la estructura social a bordo depende de la forma en que el barco es usado, es decir, que lo que determina la potencia de la jerarquía y la autoridad no es el barco en sí mismo sino ciertos criterios económicos y de gestión. No está en la naturaleza del barco subyugar a quienes van a la mar.



imperativos de la acumulación capitalista y la resistencia de los trabajadores. Según este autor, aunque muchas otras formas de disciplina existían con anterioridad al desarrollo del capitalismo (entre amo y esclavo, maestro y aprendiz, incluso entre el cabeza de familia y los hijos), la aplicación de la disciplina en las relaciones de clase y mercado en la industria marítima, especialmente a partir del siglo XVIII, tenía un carácter marcadamente capitalista. En definitiva, la disciplina a bordo del lugar de trabajo era imprescindible como parte del proceso de explotación, y de la creación y apropiación de la plusvalía. Por supuesto, en buques pequeños o de cabotaje, especialmente en aquellos cuyos tripulantes no eran meros asalariados sino que compartían parte del negocio (mediante el sistema de cobro a la parte, como se verá), el carácter mismo de la empresa contenía su propio sistema de disciplina en función del interés común.

En todo caso, la problemática de la jerarquía y la disciplina en la mar ha provocado un debate constante, para cuya resolución se barajaron soluciones que iban desde el extremo de la disciplina militar más absoluta hasta la organización del trabajo a bordo mediante comités de trabajadores, en períodos revolucionarios. Si bien es cierto que una embarcación no puede funcionar mediante un sistema asambleario, no es menos cierto que la disciplina debe combinarse con un marco de relaciones justas y razonables que, por encima de todas las cosas, impida la arbitrariedad por parte del capitán y los oficiales. Pero armadores y capitanes pensaban que los asuntos disciplinarios debían ser dejados en manos del empleador y que la disciplina debía basarse en la fuerza y no en la ley. No se trataba, desde luego, de una opción privativa de la mar, sino que detrás de esta convicción estaba la actitud paternalista preindustrial, la creencia de que los trabajadores eran por naturaleza propensos a la gandería y a la indisciplina, y por tanto no había motivos para restringir la aplicación de la disciplina por parte de capitán<sup>159</sup>. Esta rigurosa disciplina comenzaba para el tripulante desde el mismo momento en que el contrato se formalizaba ante el comandante de Marina. Como se ha demostrado, también la vida del colectivo en tierra estaba organizada bajo patrones jerárquicos, militarizados, y esa estructura se transportaba a bordo sin dificultad. Pese a que lo militar tiene siempre una presencia importante en las marinas mercantes de todos los países, en España esta sombra condicionaba las relaciones laborales y de poder de un modo más

---

<sup>159</sup> «Pretender democratizar la gente de mar entiendo que es una colosal absurdo; a bordo de los buques mercantes ha de imperar una rigurosa disciplina militar mantenida por un severo código penal» (en RICART, 1904: 327-328).

extremo. Así, esta sujeción a lo militar está en la base de las particularidades de la marina española, tal y como se irá demostrando a lo largo de la argumentación.

Una rígida división del trabajo acompañada de una férrea disciplina no impedían absolutamente los enfrentamientos a bordo. El concepto tradicional de paz a bordo de los veleros no debe ser confundido con la ausencia de conflicto: las disputas eran frecuentes y en ocasiones eran resueltas con fuertes discusiones e incluso a puñetazos. Los motivos de contestación en los buques de vela podían ser muy variados. En general, se trataba de conflictos de convivencia, o bien relacionados con la insatisfacción ante el trato por parte de los oficiales, las discrepancias en cuanto a la toma de decisiones (navegar en momentos de peligro, prolongación del viaje más allá de lo pactado), el incumplimiento del contrato o la deficiencia en la alimentación, por ejemplo. Y como se estudiará en el siguiente capítulo, a medida que se iban produciendo rupturas en las formas de relación tradicionales (mezcla de coerción y gestión de intereses comunes) y se hacen patentes los efectos del cambio tecnológico sobre todas las categorías profesionales, también fueron estallando conflictos violentos. En los últimos años del siglo XIX, las protestas estaban directamente relacionadas con la organización del trabajo y la duración de la jornada laboral, con los salarios insuficientes, con la ausencia de medios de previsión social para los marinos, con el choque entre categorías profesionales diversas, etcétera. Aunque en tierra el movimiento obrero iba implementando algunas mejoras, la gente de mar no siempre resultaba beneficiada, y esta realidad suscitaba en los marinos un sentimiento de abandono y olvido.

Con la progresiva desaparición de los buques de vela, a finales del siglo XIX, se modificó la percepción del trabajo y de las relaciones a bordo, y se produjo un cambio en las mentalidades al que no es ajeno el hecho de que las tripulaciones se compusieran cada vez más de gentes de diferentes procedencias a causa de la abolición de la matrícula. En los veleros aún se intentaron mantener las viejas formas precapitalistas de convivencia, y los capitanes de los veleros seguían prefiriendo trabajar con marinos de su entorno o país. Una de las razones principales era, precisamente, el mantenimiento de la cohesión y de la disciplina a bordo por vías pacíficas<sup>160</sup>. Pero se observará más adelante que el choque entre la nueva legislación

---

<sup>160</sup> Véase el mismo caso en la marina noruega, en HAMRE (en prensa). En referencia a la ruptura de los usos tradicionales en la Marina mercante alemana por parte del Estado, GERSTENBERGER (2001:40-41) señalaba que en la navegación tradicional la autoridad del capitán se basaba en el mutuo respeto de los privilegios y del honor, así como en la competencia profesional y en el carácter del capitán, mientras que en el nuevo régimen se impuso

social y los armadores fue un fiel reflejo de la erosión del viejo orden y de la eclosión de nuevas formas de conflicto. La relación entre capitán y tripulantes había sido tradicionalmente paternalista, formalizada en un contrato pero fundamentada en lo que debía y podía hacerse según normas no escritas. Cuando los veleros desaparecen, las relaciones laborales se basan ya únicamente en contratos y se rigen por normas legales emitidas desde la distancia por personas a menudo ajenas a la mar. En definitiva, la mecanización en la mar comportó no solo cambios en capital y en tecnología, sino también en lo relativo a las relaciones sociales.

En la marina de vela, como luego en la de vapor, el mantenimiento de la convivencia y la disciplina a bordo se fundamentaba sobre tres pilares: el orden jerárquico, un marco legal muy riguroso y una estructura social no cuestionada.

El primer pilar de la disciplina era la estructura jerarquizada, con el capitán en la cúspide, acompañado de una clase de oficiales capaces de hacerse respetar y temer, a partes iguales<sup>161</sup>. Ya se ha dibujado la figura del capitán y su papel como gerente, representante del empresario y también del Estado. A estas atribuciones hay que sumarles las funciones derivadas de la aplicación de las Ordenanzas de Matrícula y vinculadas a la disciplina militar naval y del Fuero de Marina, con un conjunto extenso de prohibiciones y sanciones.

En segundo lugar, el poder del capitán quedaba reforzado en España por el hecho de que las relaciones laborales se hallaban supervisadas por la Marina de guerra, en un marco legal que mantenía el orden y castigaba faltas y delitos. En el Título XIV de la Ordenanzas de 1802 se sistematizaban las normas relativas a la disciplina. La abolición de la Matrícula de mar en 1873 no supuso ningún cambio desde el punto de vista disciplinario, ya que una Real Orden de Marina de 16 de marzo de 1878 declaró vigentes todos los artículos del Título XIV y no hubo producción legislativa nueva en este campo hasta la promulgación del *Reglamento de disciplina y policía a bordo de los buques mercantes españoles* de 18 de noviembre de 1909. No exageraba quien escribía, en 1914, que «el sistema de enjuiciamiento de la Marina

---

la subordinación forzada de los marinos y se privó a los capitanes de su derecho a decidir acerca de cómo debían conducir a su tripulación.

<sup>161</sup> «[La Compañía Trasatlántica espera que] todos los que ejercen jefatura en cualquier grado, principalmente entre la Oficialidad, tratarán de desenvolver en sí mismos ese don de mando que la atención y práctica en el servicio hace adquirir pronto, y que se halla tan lejos del carácter flojo o condescendiente que lleva a la indisciplina y a los abusos de toda suerte, como de la violencia y dureza incorregibles que conduce al mal trato de los subalternos» (en Compañía Trasatlántica. *Instrucciones Generales para los servicios marítimos*. 1884, 10, punto 13).

mercante, hoy quizás [es] el más anticuado del mundo, ya que es preciso recurrir a cada momento en el mismo a preceptos legislativos del siglo XVIII»<sup>162</sup>. Las Ordenanzas eran de obligado conocimiento y cumplimiento, para lo cual las autoridades de Marina entregaban a cada capitán o patrón un ejemplar impreso de las mismas, con la obligación de informar a sus tripulaciones sobre su contenido, leyéndolas en el momento de la firma de la contrata. Incluían básicamente dos tipos de pena: sanciones pecuniarias (multas y retención de salarios) y penas de campaña (recargos, campañas extraordinarias, privación de vino durante las mismas, servicio en un arsenal, etcétera). El delito más grave era la sublevación, que implicaba las penas máximas, que oscilaban entre el cumplimiento de cuatro campañas extraordinarias con plaza de grumete (el primer año con grillete, y sin vino) y, en caso extremo, la pena de muerte<sup>163</sup>.

El papel del capitán dentro del aparato coercitivo tenía, sin embargo, algunas limitaciones, tal como recordaba una Real Orden de 17 de agosto de 1864. Esta norma establecía que, en caso de delito o falta, los capitanes debían proceder a la instrucción sumaria del hecho en la forma militar, tomando declaración a los testigos pero sin la solemnidad del juramento. Debían hacer las anotaciones pertinentes y, en caso de necesidad, podían proceder al arresto de los culpables, pero al llegar a puerto debían entregar el sumario con las actuaciones a la Comandancia Militar de Marina o al consulado correspondiente. La Real Orden insistía en que los comandantes de Marina debían hacer comprender a los capitanes que su papel en estos casos era «puramente preventivo, pues que careciendo de atribuciones judiciales propias obran únicamente como auxiliares delegados de la Autoridad de marina, debiendo limitarse por lo tanto a instruir las diligencias necesarias para hacer constar la existencia del delito y el grado de culpabilidad de los presuntos autores». La necesidad de promulgar esta orden revela que en casos de indisciplina se producían dudas y discusiones sobre los límites que tenía el capitán en sus actuaciones. Bacardí dice respecto a la autoridad del capitán que su cargo «no le da jurisdicción, es una especie de poder doméstico, que debe ceñirse al castigo de faltas leves por medio de penas correccionales [...]. Si la falta cometida por cualquiera de la tripulación fuere grave, entonces debe prendérsela y presentársele al juez de puerto de la descarga para que le castigue» (BACARDÍ, 1861:176-177). Específicamente en la Ordenanza

---

<sup>162</sup> LICENCIADO AGUILERA (1914:63). En Francia la disciplina a bordo se regulaba mediante el *Code disciplinaire et pénal pour la Marine marchande*, de 24 de marzo de 1852.

de 1802 se establecía que el capitán debía tratarlos «sin causarles ofensa personal, procurando con su firmeza y compostura adquirirse el respeto y [la] estimación que todos deben guardarle; y cuando tenga que reprender a alguno, amonestarle o castigarle, lo hará con la circunspección debida y en los términos que se prescriben en el título de las leyes penales de esta Ordenanza». Es decir, que lo que se esperaba del capitán no era la brutalidad arbitraria sino un trato paternalista<sup>164</sup>. En todo caso es importante insistir en que la disciplina en el puesto de trabajo se articula mediante mecanismos militarizados que convierten la falta del trabajador en un delito militar.

Y en tercer lugar, en la marina de vela el mantenimiento de la disciplina y el orden en el trabajo no dependían solo del aparato coercitivo. También incidían en la resolución de posibles conflictos la composición de las tripulaciones, las normas no escritas manifestadas por medio de usos y costumbres que mantuvieron a las tripulaciones cohesionadas, por lo menos mientras se navegó según modelos antiguos, artesanales o preindustriales. Capitanes y armadores ejercían un alto grado de control al conocer a sus paisanos, familias y relaciones, y sin duda se intercambiaban informaciones sobre los tripulantes, que así no eran del todo desconocidos para sus empleadores. José Ricart Giralt describía muy bien esta concepción paternalista, una imagen idílica que naturalmente debe ser recibida con espíritu crítico:

*Todos los tripulantes de un buque, de capitán a paje, eran hijos del mismo pueblo, resultando que cada tripulación era a manera de una familia, siendo parientes varios de los tripulantes, y con frecuencia el capitán era padre del piloto o del agregado: raro era el caso en que el capitán tuviera que hacer valer su autoridad por faltas de disciplina; bien al contrario de los tiempos actuales que cada tripulación se compone de gentes de toda procedencia y hasta de color, de manera que se parece a una alfombra de retazos<sup>165</sup>.*

Más aún:

*En la antigua marina [...] nunca le ocurrió a la marinería presentar bases de salarios, manutención y horas de trabajo a los armadores, pues la tripulación de un buque constituía una*

---

<sup>164</sup> Art. 26.º, título X de la ordenanza de 1802. Sobre este punto se insiste en el *Proyecto de ordenanza...*, Título III, Capítulo III, Art. 276º.

<sup>165</sup> RICART (1924:200). Así, no resulta extraordinario que un armador, Jacinto Hombravella, al escribir a su hijo Gerardo, capitán de la corbeta *Voladora*, en una carta de 3 de agosto de 1882, y después de dar noticias de familia, le pidiese que saludase al piloto, al contra maestre y al cocinero. MMB, Colecciones, Documento R. 1586.

*familia en que los marineros tenían su mayor confianza en el Capitán, y este procuraba que aquellos estuvieran contentos. ¡Cuántas veces he visto al marinero contento porque se le daba una taza de café o una copa de ron después de bajar de tomar una faja de rizos en negra noche tempestuosa cuando le correspondía estar de guardia!*<sup>166</sup>.

En el análisis que realizaré a continuación de las diferentes clases y categorías profesionales me centraré en la definición de cada categoría, la clasificación o nivel profesional, la descripción de sus funciones, los requerimientos formativos y otros aspectos, como la cualificación o la promoción social y profesional, dejando para otro capítulo todo lo referente a reivindicaciones y defensa de intereses. Empezaré por las clases subalternas en los veleros, la marinería, para acabar con la figura de los pilotos y, entre ellos, el capitán. Es decir, describiré la pirámide social desde abajo.

### **2.2.3 La marinería**

La marinería constituía la esencia del trabajo a bordo, definido como ejecución y manipulación del propio buque, especialmente del aparejo en los veleros. Su valor disminuyó en los vapores, donde pasaron de ser principales a convertirse en accesorios, en un proceso que será descrito en el capítulo correspondiente. Los marineros, al margen de su categoría o nivel de cualificación, ejercían un oficio especializado a la vez que estandarizado, lo que permitía una gran movilidad entre buques de diferentes armadores e incluso de distintas naciones. A su vez, dentro de la profesión el itinerario profesional se basaba en procesos de aprendizaje en los puestos de trabajo, estructurados en torno a sistemas de promoción muy jerarquizados, donde la antigüedad tenía un peso específico pero sin ser el único ni el principal elemento. Como se explicará más adelante, la determinación de la categoría y la movilidad profesional no venía dada por el tiempo que se llevaba a bordo sino por el reconocimiento por parte de los demás de una cualificación determinada, fruto de la combinación de competencias prácticas, conocimientos teóricos y vivencias.

Por otro lado, desde el punto de vista de la inscripción en la Matrícula todos quedaban englobados como «hábiles» y las campañas y las plazas ocupadas en ellas (grumetes,

---

<sup>166</sup> RICART (1903e: 706).

marineros, artilleros) sin duda influían en el reconocimiento de los otros y debían tenerse en cuenta en la cualificación de un hombre. Existía una equivalencia de categorías entre la marina militar y la civil: el grumete de la Marina de guerra equivalía al mozo de la mercante; el marinero o compañero era prácticamente igual en ambas marinas; y lo que en los buques de guerra se denominaba marinero aventajado, preferente o de primera se correspondía en un barco mercante con la figura del gaviero o del timonel<sup>167</sup>. Falta en la Marina de guerra la figura del paje, el aprendiz, y la ausencia se debe a que generalmente se ocupaba esta categoría a una edad temprana incompatible con el servicio militar. Sin embargo, esta equiparación no implica que automáticamente las plazas civiles se basaran en las militares, ni por criterios de categoría ni de edad. En cambio, sí sucedía en Francia, donde la Inscripción marítima establecía una clasificación por edades: entre 13 y 16 el marino se consideraba *mousse*; entre 16 y 18, *novice*; entre 18 y 20 años, *matelot leger*; y a partir de los 20, al acabar el servicio, *matelot*, que era la máxima categoría (LENHOF, 2006:79). Si bien es cierto que la relación entre edad y categoría tiene una lógica<sup>168</sup> no es el único criterio, y la progresión de una categoría a otra en España se hacía teniendo en cuenta la experiencia; y aunque en alguna fuente se insinúa la existencia de un cierto ritmo preestablecido, lo cierto es que el proceso de cualificación debe ser descrito con prudencia.

En la base, como categoría más baja, estaban los denominados pajés, muchachos de cámara (*nois* en los buques catalanes), etcétera, denominaciones diversas que hacen referencia a jóvenes, niños entre 12 y 16 años, que se iniciaban en los trabajos marinos, pero ejerciendo más de criados que de marinos. Se dedicaban al servicio de cámara y estaban sometidos al resto de la tripulación. En los buques españoles generalmente se trataba de hijos o parientes de marinos, o incluso de oficiales o del propio capitán, circunstancia que limitaba los posibles abusos a los que estaban expuestos. No se les podía considerar estrictamente marinos, ya que todavía no habían desarrollado ninguna capacidad relacionada con el trabajo especializado<sup>169</sup>. En ocasiones incluso carecían de sueldo, y su retribución dependía de la voluntad del capitán. Administrativamente se agrupaban en una Lista propia de la

---

<sup>167</sup> Decreto Orgánico de la Armada, dado por las Cortes en 27 de diciembre de 1821. Madrid, 1822. Art. 103.

<sup>168</sup> «Recibimos en los barcos a los muchachos de 10 años de edad. Al cabo de 2 o 3 años de trabajo los elevamos a la categoría de mozos chicos, y al cabo de otros 6 u 8 años ascienden a mozos grandes, y entonces, cuando tienen 20 años, marchan al servicio [militar]». *Información sobre las consecuencias...* Información Oral. Sexta sesión, celebrada el día 9 de abril de 1880. Intervención del Sr. Maresca, 512.

<sup>169</sup> «Antes de esa edad [14 años] el niño es en los barcos más servidor que aprendiz marino. No aprende ni a gobernar ni a maniobrar, lo mismo en barcos de vapor que en barcos de vela» (en *Conferencia Internacional de los Marinos*, 34-35).

Matrícula, dentro del grupo genérico de inhábiles. Equivalían al aprendiz del mundo artesanal. Respecto al trabajo a bordo a edad temprana, asumo lo que dice Juanjo Romero respecto al hecho de que los aprendices fuesen niños: «no habría que relacionarlo necesariamente con el trabajo infantil como fórmula de sobreexplotación propia del *factory system*, sino con los mecanismos de transmisión del saber en una sociedad de dominio oral: con la mimesis como forma de adquisición de conocimientos» (ROMERO, 1999:261). Cuando un joven se habían «marinado» (es decir, se había habituado a la vida a bordo, a la reclusión en un espacio en constante movimiento y al resto de características del trabajo en la marina, incluido el mareo), se le consideraba apto para aspirar a una categoría superior. Con 15 o 16 años había adquirido los suficientes conocimientos respecto al espacio y a los elementos fundamentales del buque, y pasaba a la categoría de mozo o grumete, términos indistintos aunque mozo es más propio de la Marina mercante, mientras que grumete es más habitual en la de guerra.

A esta categoría no se llegaba exclusivamente después de pasar por la categoría de paje. A menudo representaba la entrada en el mercado de trabajo y el acceso a la profesión para jóvenes que estaban en situación precaria en tierra y que constituían una posible fuente de profesionales formados desde la base. La Marina mercante se vio siempre como una posibilidad para reconducir huérfanos y asilados hacia una profesión útil para ellos mismos y para el Estado. Ya en septiembre de 1606 la Corona había propuesto al duque de Medina Sidonia, entonces capitán general de la Mar Océana, que reclutase a un grupo de 500 o 600 muchachos pobres de entre 12 y 16 años, los formara y los entregara después a maestros de navíos y dueños de pinazas, para que sirvieran en ellos dos años y luego pasasen a servir en los navíos del Rey (SALAS, 1870:72-73). Con ello no solo se podía eliminar de las calles a centenares de jóvenes ociosos y tal vez conflictivos, sino que se les podía extraer un rendimiento económico en el comercio trasatlántico y, además, se aseguraba la disposición de más hombres para servir en la Armada. Desconozco si en ese preciso momento el proyecto fue puesto en práctica, pero la idea de adiestrar huérfanos y embarcarlos como mozos se mantuvo siempre presente en la organización del comercio marítimo. En un Reglamento redactado por el comisario Manuel de Zalvide para el gobierno de los gremios de mar de Mallorca en 1773 se precisaba que «en ninguna embarcación dexará de haver a lo menos un Muchacho, como es costumbre, y lo requiera el fomento de la Matrícula, para que vayan así emplazandose oportunamente las faltas de muertos, viejos, estropeados, enfermos y otros que



salen del número de la de Servicio por distintas causas»<sup>170</sup>. Una Real Orden de 14 de febrero de 1790 obligaba a los capitanes y pilotos del comercio americano a llevar a bordo «muchachos que por miseria, abandono o muerte de sus padres y necesitando amparo» pudieran ser iniciados en el oficio de la mar (PINIELLA y BALÓN, 1995:322, nota 17). Más tarde, las Ordenanzas de 1802 regularon la presencia de grumetes a bordo de los buques de altura. Estas medidas tenían relación directa con las de fomento de la marina que estimulaban no solo el reclutamiento de huérfanos sino también de vagabundos y cualquiera que pudiera ser enviado a tripular los buques de guerra, crónicamente infratripulados (*undermanning*).<sup>171</sup>

El siguiente peldaño en el escalafón a bordo es el mozo, una figura similar a la del oficial en un taller, aunque con ciertos matices. Podía empezar a responsabilizarse de su trabajo y a adquirir una formación profesional que le permitiera progresar en su itinerario laboral. En cuanto a sus funciones a bordo, los mozos se iniciaban en las faenas propias de los marineros, pero cuando era necesario (en buques pequeños) continuaban ejerciendo labores de camareros y limpiadores. Se encargaban de tareas de carácter auxiliar bajo las órdenes del contraestre y de la categoría inmediatamente superior, el marinero. Sobre el proceso de aprendizaje no hay mucha información, y resulta difícil precisar el tiempo necesario para conocer todos los procesos de trabajo en el buque, aunque de modo superficial. En un documento de 1856 se aseguraba:

*Había mozos que a la vuelta de pocos meses se hallan ya en disposición de ayudar a los marineros más experimentados y hasta alternar con ellos en el servicio cuando las circunstancias lo requieren, y esto que en los buques mercantes no se puede consagrar a la instrucción todo el interés que permiten los de guerra [...]. Conviene además tener presente que las faenas de abordaje no exigen todas igual grado de aptitud y experiencia*<sup>172</sup>.

Esta opinión queda reforzada por otra similar que aparece en un documento de la Junta de Comercio de Barcelona:

---

<sup>170</sup> ZALVIDE (1773a:, 33-34).

<sup>171</sup> En Gran Bretaña, la presencia de aprendices se había regulado en diferentes ocasiones entre 1704 y 1844. En 1823 se estableció, por ejemplo, la obligatoriedad de llevar como mínimo un aprendiz menor de 14 años, embarcado por períodos de cuatro años, según el tonelaje del buque: en buques de 80-200 toneladas se exigía un aprendiz, pero podían llegar a ser hasta cinco, en buques a partir de 700 toneladas (Dixon, 1981:39).

<sup>172</sup> *Memoria sobre los vicios...*, 50.

*Es asimismo indispensable tener en cuenta que un marinero no necesita para formarse muchos años como comúnmente se cree, sino que estando en la mar, navegando siempre y por medio de continuos y buenos ejercicios, con uno o dos años pueden formarse los mejores marinos, bastando el corto tiempo de seis u ocho meses para las faenas que no necesitan tanta inteligencia*<sup>173</sup>.

En mi opinión, y después de estudiar con cierto detenimiento la complejidad de un aparejo de vela y conocer la estructura del buque-máquina, un año es suficiente para adquirir un conocimiento general de las maniobras del aparejo y las anclas, así como una comprensión general del proceso de trabajo, mientras que la destreza en las labores marineras, la manipulación de las velas altas o los mil trucos del oficio formaban parte de la formación sobre la marcha o *learning-by-doing*. Por otro lado, muchos hombres permanecían toda su vida profesional ocupando plaza de mozo, es decir, que no llegaban a ser reconocidos como marineros, por falta de habilidad o de interés<sup>174</sup>.

La máxima categoría, la columna vertebral de la marinería, la formaban los marineros o compañeros<sup>175</sup>. Si la plaza de paje equivalía a un aprendizaje, y la de mozo a una oficialía, la categoría de marinero o compañero era la maestría. Pero hay que ser cautos al plantear estas equivalencias, y recordar que los gremios de mareantes no seguían el mismo procedimiento que otros gremios respecto a la carrera hacia la maestría. Por ejemplo, los miembros del gremio de carpinteros de ribera pasaban por tres grados distintos antes de poder trabajar por su cuenta: aprendiz, mancebo y finalmente maestro, una categoría que solo se alcanzaba tras un riguroso examen. Se trataba de un procedimiento formal muy estricto, registrado por escrito en los libros del gremio y sometido al control del colectivo en el sentido descrito. El proceso era similar al utilizado en otros gremios terrestres.

Por el contrario, los gremios de mar no ejercían ningún tipo de control sobre las certificaciones: la definición de la categoría no venía dada por el gremio sino por el propio trabajador cuando aspiraba a una plaza y demostraba merecerla, es decir, convencía al resto

---

<sup>173</sup> *Exposición relativa al Proyecto de Ordenanza...*, 7.

<sup>174</sup> Otro autor calculaba en 10 años el tiempo necesario para formarse. Si un miembro de la tripulación empieza a trabajar a la edad de 16, después de 10 años de trabajo práctico se le supone cualificado al alcanzar los 26 años, no importa que tipo de oficio o categoría ejerza a bordo. Consideraba que cualquier miembro de la tripulación menor de 26 era no cualificado (KONG, 2004:12).

<sup>175</sup> En inglés reciben el nombre de *Able Bodied Seaman*, o AB, mientras que el mozo o marinero corriente es el *Ordinary Seaman*. En un documento conocido como *A Proposition for the Encouragement of Seamen*, de 20 de diciembre de 1662, se dividía a los marineros en dos grupos, y era la categoría superior la de los «*able seamen fit for the helm and lead, top and yard*» (*The Mariner's Mirror*, núm. 3, vol. 3, 1913, 288).

de que tenía la capacidad necesaria para acceder a ella. Podía darse el caso de que un hombre se contratara para una plaza pero luego fuera promocionado o degradado, una vez su valía había quedado demostrada. Las anotaciones del libro de cuenta y razón de la corbeta *Habana* muestran para un viaje concreto algunos ejemplos interesantes. Después de cuatro meses embarcado como aspirante a piloto, sin sueldo, Feliciano Sust pasó a ocupar plaza de mozo y a ganar las 55 pesetas estipuladas en la contrata; más tarde se le reconoció la categoría de aspirante a piloto (a efectos de días de navegación), pero continuó con el sueldo de mozo. Otro hombre, Miguel Roca Torres, había embarcado como marinero y a un mes de viaje se le degradó a mozo, pasando de ganar 65 a percibir 55 pesetas. El caso contrario es Vicente Simó, mozo, que pasó a ocupar plaza de compañero, con sueldo de 65 pesetas, probablemente sustituyendo a Roca. Y todavía en ese viaje, otro mozo, Vicente Castelló, se vio aupado a la categoría de compañero, con el salario correspondiente<sup>176</sup>.

El reconocimiento de su cualificación por parte de los oficiales y del resto de sus compañeros era su auténtico currículum a bordo. El concepto «aptitud marinera» (*seamanship*) define la capacitación o las habilidades propias del marinero; estas se refieren tradicionalmente al mundo de la vela, aunque una parte de ellas se mantuvieron más tarde. Lo que hacía que un hombre fuese considerado un compañero o marinero (un *able bodied seaman* o AB, en el mundo anglosajón) incluía no solo las aptitudes, las habilidades físicas y la capacidad de adaptación e improvisación, sino que iba más allá, y tenía que ver con la propia vida del marino: cuántas veces había pasado el cabo de Hornos, los puertos que había visitado, sus naufragios y aventuras, su historial militar, los nudos y labores que sabía hacer, la riqueza de su vocabulario, su capacidad de explicar historias, sus conocimientos sobre su mundo y su entorno físico, su habilidad con el timón, etcétera. Era algo que no necesitaba, entre la gente de mar, de ninguna descripción, sino que el colectivo podía reconocer rápidamente al auténtico marinero, a aquel que podía reclamar esa plaza con la total confianza del capitán, del contraestre y del resto de la tripulación, por lo menos en apariencia. La cualificación de marinero estaba desligada de cualquier titulación o certificado, lo que no pocas veces provocaba conflictos en el momento de determinar si el marinero desconocido que se contrataba tenía o no esa categoría que se atribuía. Existía una fuerte presión de grupo (llámense ética marinera o reglas no escritas), puesto que si un hombre se enrolaba como

---

<sup>176</sup> En AS. *Contrata de la corbeta Habana en su primera expedición. 13 de enero de 1891. Capitán Jaime Sust Alsina [libro de cuenta y razón]*.

compañero y no era capaz de cumplir con sus tareas, el resto del colectivo debía suplir sus deficiencias. Si se presentaba el caso, el capitán podía degradarlo pero el resto de sus compañeros debía suplir sus deficiencias y eso tenía un precio<sup>177</sup>.

Dado que los mozos no siempre avanzaban en la jerarquía a bordo, y que en muchos casos se trataba de una ocupación provisional a la espera de un trabajo en tierra o del regreso a la barca de pesca, tal vez los compañeros o marineros eran los únicos que tenían una concepción clara de su oficio como una carrera profesional. También es importante lo que Romero señala como rasgo importante para los obreros cualificados en tierra, esto es, algunas valoraciones extraeconómicas que se podían situar al lado o por encima de los razonamientos de beneficio material inmediato (ROMERO, 1999:263-264 y 268). El ejercicio del oficio en su máximo grado era motivo de orgullo y concedía un estatus reconocido y respetado en las comunidades marítimas.

En un velero de mediano porte se embarcaban generalmente un par de mozos y cuatro marineros, y siempre en números pares para que las guardias quedaran equilibradas. Se ocupaban de hacer las maniobras duras y difíciles, aquellas que exigían fuerza física y, sobre todo, una técnica de trabajo: las del aparejo, levar anclas, cargar y descargar, timonear, achicar, etcétera. Los marineros más hábiles, ágiles y rápidos eran los responsables de subir a los palos para manipular las velas, y por ello eran considerados lo mejor de la marinería. En un primer paso se los denominaba juaneteros, ya que se les destinaba a aferrar y largar los juanetes o velas altas; cuando el hombre llegaba al máximo de su habilidad en el manejo del aparejo del buque pasaba a ser un gaviero, el marinero escogido entre los de la dotación para dirigir las maniobras desde las cofas y desde lo alto de los palos: «La cofa de un buque de vela es lugar casi propiedad del gaviero. Allí tiene su cajón, en donde guarda sus útiles, ovillos de meollar, piola, hilos, pasadores, etc.; allí es su centro de operaciones de cuatro a seis de la tarde para recorrer el aparejo del palo del cual es el administrador»<sup>178</sup>.

El trabajo en las alturas se realizaba caminando sobre un cabo (denominado «marchapiés») y utilizando una mano para dejar caer la vela o recogerla, mientras que la otra mano se aferraba

---

<sup>177</sup> Algunos ejemplos de marinos embarcados con una plaza para la que se demuestran ineptos y de los problemas que crean en GIMÉNEZ (2009:144, notas 109 y 110). En Gran Bretaña, en la década de 1860, se intentó promover algún tipo de certificación, que en 1880 era obligatoria pero no resultaba eficaz (sobre este asunto y la preocupación que causaba en el Reino Unido, véase WILLIAMS (1992).

<sup>178</sup> En RICART (1893d: 537-538).

a la verga, la percha donde está firme la vela («una mano para ti y otra para el barco»). Se trataba de un trabajo duro (la vela es muy pesada, especialmente cuando está húmeda) y peligroso, ya que esta operación solía realizarse con el barco balanceándose de un lado a otro de forma brusca. Puede compararse con el trabajo realizado en edificios altos o en puentes, con la diferencia de que el barco se mueve, a veces con bastante violencia. En esa maniobra se producían bastantes accidentes: el hombre caía sobre cubierta y se lesionaba gravemente (fracturas o conmoción, y muy frecuentemente muerte) o caía al mar y se perdía para siempre, pues para un buque de vela era casi imposible dar la vuelta y proceder al salvamento del naufrago. Es por ello que no se utilizaban salvavidas y tradicionalmente los marinos no sabían nadar: era preferible una muerte rápida a una prolongada agonía<sup>179</sup>.

Después de ser reconocido como gaviero, y si reunía las condiciones necesarias, los años de servicio podían llevar a ese marinero a ser reconocido con la categoría de timonel, un puesto que en algunos buques era una plaza propiamente dicha (e incluso en algunas compañías existía el «timonel de confianza», que cada capitán llevaba consigo). Ocupar el puesto de timonel era la forma de máximo reconocimiento entre sus iguales, era alcanzar una especie de aristocracia marinera, al igual que ser marinero de primera, aventajado o preferente (influencia esta de la Marina de guerra). El puesto de timonel exigía tacto para manejar la rueda del timón, una buena comprensión del conocimiento del buque en su conjunto, una mínima idea de los fundamentos del compás náutico y, además, unos nervios de acero y una resistencia a la fatiga más allá de lo corriente. Pocos llegaban a ese nivel.

Si un marinero conseguía llegar a la máxima cualificación profesional y además tenía dotes de mando, ambición y la confianza de los capitanes, todavía podía ir más allá en un salto que le separaría de la cima de su propia clase y le llevaría a la parte baja de una clase superior. El camino, como ya se ha dicho, era obtener el nombramiento de contraestre.

---

<sup>179</sup> Véase el testimonio de un capitán que, después de buscar infructuosamente a un marinero caído al agua, pregunta a sus compañeros si el desgraciado sabía nadar. La respuesta fue que no, y como el hombre era «de pocas fuerzas» se abandonó la búsqueda (en AM. *Cuaderno de bitácora de Salvador Maristany Sensat, capitán y piloto de derrota de la corbeta Pablo Sensat de la matrícula de Barcelona*). Sobre este tema véase también GARCÍA (1998).

## 2.2.4 El contraмаestre

El contraмаestre, conocido también como «nostramo», era un personaje clave en la división del trabajo a bordo, ya que actuaba de intermediario entre el capitán y la tripulación. Equivalía a un capataz en tierra, con toda su complejidad. Aunque entraba en la clase de los oficiales (incluso recibía tradicionalmente el calificativo de «oficial de mar»), formaba parte de la tripulación distinguida y tenía su espacio vital a popa, su consideración como tal resulta siempre problemática (FARIÑA y OLONDO, 1934:189-190)<sup>180</sup>. Aunque las Ordenanzas de 1802 (y posteriormente el artículo 633 del Código Civil) establecían que en el caso de que el capitán y el resto de los oficiales estuviesen incapacitados era el contraмаestre quien debía asumir el mando como máxima autoridad a bordo, no todo el mundo estaba de acuerdo. En una publicación de una asociación de pilotos y capitanes se preguntaban cómo autoridades y navieros echaban la inmensa responsabilidad sobre buque, vidas y carga encima del contraмаestre, «un marinero que sobresale de sus compañeros, la mayor parte analfabetos desgraciados [...]. Un obrero que a lo sumo ganará 20 o 25 duros mensuales»<sup>181</sup>. Por otro lado, en circunstancias normales, el contraмаestre quedaba por debajo de los oficiales, pero era consultado por la Junta de Oficiales cuando esta se reunía<sup>182</sup>.

El contraмаestre, como marinero experimentado, era un perfecto conocedor de todas las maniobras y los trabajos a bordo. No en vano había escalado la pirámide de mando desde la base, tal vez empezando como paje incluso, hasta el umbral de la oficialidad. Representa el único caso de un trabajador procedente de la marinería que podía superar la barrera de clase y pasar a ser parte de la tripulación distinguida, alojarse en la popa y compartir mesa con los oficiales. En cierto modo la figura del nostramo representaba el cenit de las posibilidades de promoción dentro de los límites profesionales y sociales de las clases subalternas. De paje a contraмаestre, el camino es largo pero posible y la promoción social es significativa. Faltan datos para saber si en algunos casos incluso podían estudiar para examinarse como pilotos, aunque estos casos, de existir, debían de ser tan raros como los casos de pilotos que, por circunstancias diversas (por ejemplo, falta de plazas de su categoría o democión de su plaza

---

<sup>180</sup> Estos autores, por ejemplo, insisten en que la oficialidad la constituye únicamente el personal que, a bordo del buque, ejerce una profesión con título que discierne el Estado, mediante determinadas pruebas de aptitud, y por tanto por la función que desempeña a bordo de los buques debiera normalmente formar parte de la tripulación.

<sup>181</sup> *Boletín Náutico*, núm. 62, 1 de agosto de 1907.

<sup>182</sup> Véase un ejemplo en SALAZAR (1896:26).

por incapacidad), embarcan con plaza de contraмаestres<sup>183</sup>. De hecho, el marinero que progresaba y era reconocido como contraмаestre rompía con sus compañeros y con su clase, ya que pasaba a ser un intermediario entre capital y trabajo, inserto en una cierta ambigüedad en cuanto a las fronteras entre las clases: ¿formaba parte de la misma clase sobre la que ejercía el mando y de la cual provenía? Por lo que sabemos, a partir de una inteligencia natural y de su probada experiencia, se convertía en el hombre de confianza del capitán, por delante incluso de los otros oficiales. Además, por tratarse de un cargo de confianza que solía desarrollarse en situaciones de peligro, es de suponer que debía de existir una confianza en su habilidad y un gran respeto profesional por parte del resto de la tripulación<sup>184</sup>.

Su función a bordo era ejercer de transmisor y supervisor de las órdenes del capitán y los pilotos, pero tenía además otras responsabilidades concretas, muy variadas: vigilar el estado de conservación y limpieza general del barco, tanto en lo que afectaba a su buen funcionamiento como en todo aquello que resultara vital para la seguridad; controlar el estado de la carga y asegurarse de que no sufriese daño ni pudiera desplazarse bruscamente y provocar un accidente; mantener el orden y la disciplina entre los tripulantes; señalar a cada marinero, mozo o paje el trabajo que debía realizar y controlar la ejecución exacta de las órdenes; encargarse del inventario del buque, de sus pertrechos y equipos, especialmente de lo que son respetos (repuestos), botes y anclas; y un largo etcétera.

En muchas industrias (la textil o la metalúrgica, por ejemplo), las funciones de contraмаestre de taller abarcaban no solo la supervisión del trabajo sino también la selección, la contratación y el despido del personal, el mantenimiento de la disciplina, la asignación de trabajos, e incluso a veces determinaban el salario. Para la marina velera carezco de evidencias de que el contraмаestre participase activamente en la selección y contratación del personal, aunque sin duda aconsejaba al capitán. Tampoco parece que interviniera en la asignación de salarios. Sus funciones eran sobre todo de distribución y control del trabajo y de su calidad, y en la

---

<sup>183</sup> Según el capitán del buque, la polacra *Elvira*, en un documento de 1879, «en cuanto a contraмаestre es apto y a seguir esta plaza creo que con el tiempo sería uno de los buenos contraмаestres. En cuanto a pilotage, a mi parecer, esta algo atrasado y me parece que no está muy versado en lo que se refiere a lectura y escritura. Aficionado a estudiar lo es muy poco, y ya saben que los conocimientos no vienen de bóbilis bóbilis, así es que si en esto no cambia será, a mi parecer, de los pilotos de no más conocimientos náuticos». En GIMÉNEZ (2009:143, nota 106).

<sup>184</sup> Según Vilà, es frecuente encontrar en buques de vela contraмаestres que cobran más que el segundo piloto. Un ejemplo es el contrato de tripulación correspondiente al último viaje del bergantín *Santa Eulalia*, en el cual el segundo piloto ganaba 20 pesos mensuales y el contraмаestre 25. Tal vez se trataba solo de pilotines en su primer viaje (VILÀ, 1992:199-204).

resolución de los problemas disciplinarios menores. Siempre ejercía de intermediario entre el capitán y la tripulación, y absorbía la mayor parte de las relaciones con los marineros, de manera que el capitán realiza unas funciones gerenciales a una cierta distancia de la marinería. Sin embargo, el contraatastrea no tenía atribuciones sobre el cocinero, el mayordomo o el carpintero, quienes dependían directamente del capitán. Además, es probable que el contraatastrea ejerciera un papel importante adiestrando al resto de la tripulación a partir de sus propias experiencias. El contraatastrea era en cierto modo un *primus inter pares* y su autoridad se basaba en una combinación de personalidad, conocimientos y dotes de mando sobre la tripulación. Una definición formal (referente a la Marina de guerra, pero perfectamente homologable con la mercante) lo describe del siguiente modo:

*Clase intermedia entre el oficial y el marinero, con hábitos de mar nada comunes, con el prestigio personal necesario para mantener la disciplina entre los ranchos de la gente, con la confianza de sus jefes para encargarle de la ejecución de cualquier detalle que ellos, con sus mayores conocimientos, conciben y planean, es indispensable en los barcos [de guerra]<sup>185</sup>.*

Según Cervera, se requería un carácter especial y unas dotes de mando basadas en una mezcla de conocimiento de los subordinados, buen ejemplo, cariño, energía y amor a la justicia. La combinación de persuasión, presión e incluso miedo dependía del carácter de cada nostramo; pero en un ambiente donde la disciplina era muy rigurosa, una cierta capacidad de intimidación física era sin duda muy valiosa. Las comparaciones con otros sectores deben ser tomadas con precaución. Probablemente, estos profesionales se acercan a la imagen que transmite Clawson de los contraatastrea en tierra como los mejores trabajadores de su departamento, elegidos por su pericia y que trabajaban a menudo codo con codo junto a los hombres que se hallaban a sus órdenes. Sin embargo, debido a su posición interclasista y a causa de la propia estructura jerárquica de corte militar inherente al trabajo a bordo no creo que llegara a existir la complicidad entre contraatastrea y trabajadores que apunta David Montgomery en los casos de enfrentamiento con el mando superior, en este caso el capitán y los otros oficiales de cubierta (EECKHOUT, 2009).

No había ningún tipo de formación técnica reglada ni escuelas, aunque sí se requería una certificación oficial expedida por la Autoridad de Marina, certificación que no tenía en ningún

---

<sup>185</sup> En CERVERA (1908:7).



caso la consideración de un título similar al de los pilotos. Existía una limitación al número de contra maestres que recibían dicha certificación. Aunque no puede hablarse de números clausus, parece que imperaban unas reglas no escritas tendentes a mantener el número de contra maestres con nombramiento dentro de unos límites razonables y evitar, por ejemplo, que se obtuvieran dichos certificados con el exclusivo fin de eludir el servicio en campaña. El jurista Alejandro de Bacardí afirmaba en su *Diccionario* que para obtener el preceptivo nombramiento de Capitán General se abría una pequeña investigación sobre su conducta y sus circunstancias personales. Entre los requisitos, el aspirante debía ser español, haber servido tres campañas sin deserción y pasar por un examen sobre las principales obligaciones de un oficial de mar en las faenas marineras ordinarias y extraordinarias, a tenor de los artículos de la Ordenanza de Matrícula y las reales órdenes de 4 de abril de 1804 y 19 de enero de 1828. Al final del examen, el aspirante recibía un certificado de aptitud y era inscrito en la Lista que le correspondía. Como los pilotos, los contra maestres podían ser reclamados para desempeñar plaza en un buque de guerra en casos excepcionales<sup>186</sup>. En otro documento se proponía que cumplieran cuatro años de servicio en campaña con buena conducta y hubieran ocupado, en buques de guerra, plaza de marinero preferente o cabo de mar<sup>187</sup>.

El hecho de que los contra maestres precisasen de una certificación reconocida no era aceptado por todo el mundo. Los navieros consideraban que era una intromisión en la libre contratación y asignación de plazas, normalmente a criterio del armador. Durante el proceso liberalizador de mediados del siglo XIX constituyó un habitual tema de discusión. En 1864, desde la Junta de Comercio de Santander se solicitaba que pudiesen ser contra maestres todos los matriculados, a libre elección de los armadores de buques, contra lo que la legislación prescribía, que era la obligación de embarcar un contra maestro con la «habilidad legal». Según la Junta, de esta obligación se derivaban consecuencias negativas:

*Contestaciones frecuentes, diferirse la salida de los buques, con perjuicios incalculables, y por último el tener que sucumbir los armadores aceptando y pagando hombres ineptos, que para nada les sirven, y cuyas funciones a bordo tienen que encomendar a otros, duplicando el personal [...]. Quizá el gravísimo mal de que el marino, provisto de un título que le hace exclusivo para ciertos*

---

<sup>186</sup> BACARDÍ (1849: 289-291) y Título VIII de la Ordenanza de Matrícula de 1802. Una vez alcanzada la categoría gozaban de exención perpetua del servicio con el fuero de Marina y de todos los privilegios de las Matriculas. Por otro lado, apenas hay referencias al contra maestro en el Código Civil de 1829 (la principal es el artículo 696.º).

<sup>187</sup> *Proyecto de ordenanza...*, Título III, Capítulo II, Listas, Art. 115.º.

*servicios, dando entrada a la pereza a que es tan propenso el hombre, trate de imponerse y realmente se imponga, sin cuidarse gran cosa del exacto desempeño de sus funciones, porque su colocación está siempre segura y no tiene que inquietarse por el porvenir [...]. El contra maestre es un marinero de confianza, que requiere instrucción práctica en las maniobras. ¿Quién mejor que el que le va a confiar su fortuna para elegirlo idóneo para el servicio? Déjese en completa libertad, obre el interés individual con la latitud que necesita, y de seguro, los tripulantes de las naves estarán todos a la altura de su cometido<sup>188</sup>.*

La imposición legal fue relajándose y hay evidencias de que existía un cierto nivel de fraude y de que en muchos buques se embarcaban marineros en plazas de contra maestre. Prueba de ello es, por ejemplo, una Orden de 23 de julio de 1862, que recogía una protesta de contra maestres de la Coruña contra los abusos cometidos en buques mercantes, y que dictaba orden de que solo en caso de no existir contra maestres habilitados podían embarcarse en esa plaza veteranos, patronos, licenciados con buenas nota o matriculados con seis años de Matrícula, cuatro viajes a Ultramar y que fueran presentados por un capitán o armador. A finales de siglo, algunas voces manifestaban la necesidad de mantener aquella categoría en toda su plenitud:

*La práctica nos ha hecho pedir se restablezca en los barcos como plaza obligatoria el Contra maestre; mas el pedir su restablecimiento queremos que sea con sus verdaderas atribuciones, y que como intermediario entre la Oficialidad y la Marinería sea el que intervenga en la elección de la que debe embarcar y cese de suceder lo que hoy en que la Oficialidad se encuentra al hacerse el barco a la mar con una gente a bordo cuyos antecedentes ignoran<sup>189</sup>.*

Mientras los buques fueron propulsados por velas y manipulados por marineros de las categorías comentadas, la figura del contra maestre fue clave en la organización y el control del trabajo, y también de la disciplina. Pero cuando los aparejos fueron desapareciendo, y con ellos los marineros cualificados en su manejo, el contra maestre fue perdiendo su sentido, como se verá más adelante.

---

<sup>188</sup> *Exposición dirigida al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda, por la Junta Provincial de Agricultura, Industrias y Comercio de Santander...*, 2.

<sup>189</sup> *Revista General de la Marina Militar y Mercante Española*, núm. 28, 1 de febrero de 1894, «Marina militar. La hermana mayor» (artículo sin firma), 481.

### 2.2.5 Los pilotos y el capitán

Desde el punto de vista de las categorías laborales y las clases sociales a bordo, en la cúspide de la jerarquía en un barco están los pilotos, y por encima de todos se halla el capitán, una figura compleja desde el punto de vista estrictamente histórico y jurídico, que presenta muchos problemas en cuanto a su definición. Es la figura que representa la máxima autoridad a bordo en cuanto a representación jurídica del armador y de los intereses del buque. Debe tenerse en cuenta que el armador, a diferencia del dueño de un taller o una factoría, no puede controlar directamente la cotidianidad del trabajo, ya que no se embarca, no está presente en la navegación<sup>190</sup>. Por tanto, depende del capitán para cuidar de sus intereses en calidad de director y gerente de la embarcación como empresa marítima<sup>191</sup>.

En la gran época del comercio trasatlántico, desde mediados de siglo XVIII y durante gran parte del siglo XIX, el capitán es sobre todo el gerente de una empresa marítima cuya máxima prioridad era el negocio, y no la navegación en sí misma, que quedaba en manos del piloto. Esto se debe en parte a que los armadores preferían capitanes capaces de encontrar buenas cargas y de cerrar contratos lucrativos, antes que oficiales de gran formación técnica o científica. Por otro lado, el capitán es el director técnico, y a diferencia de la mayor parte de los gerentes de la empresa privada en tierra, llega incluso a representar al Estado y a la nación, dada la extraterritorialidad del buque. Por tanto, ostenta a bordo el máximo poder para mantener el orden y la disciplina (aunque no de forma absoluta, sino con ciertas limitaciones) y también cae sobre él la máxima responsabilidad. Pero la figura del capitán puede resultar confusa, ya que desde el punto de vista profesional es el máximo escalafón en la carrera técnica del piloto, el auténtico perito en navegación, y cuya trayectoria puede ir desde el pupitre de la escuela de náutica hasta esa máxima categoría de capitán con mando, pasando por toda una serie de estadios intermedios que podían alcanzarse según la voluntad, la capacidad y la suerte.

---

<sup>190</sup> El armador era considerado un terrestre; no pertenecía a la comunidad de la gente de mar, ni siquiera si tenía un pasado como capitán o piloto. Cuando se establecía en tierra, pasaba a formar parte de otra clase y perdía esa consideración de miembro del colectivo de gente de mar.

<sup>191</sup> «Al armador y en representación suya al capitán corresponde organizar los servicios y trabajos a bordo, en puerto y en la mar, fijar las horas de la jornada según la clase de la navegación, distribuir las guardias y determinar la duración de las mismas conforme a las leyes y reglamentos en vigor». En FARIÑA y OLONDO (1934:239).

En el ámbito limitado de la navegación costera, la figura de referencia es el patrón de cabotaje (evolución del *nautxer* o «nauchero»), que aunaba la dirección de la empresa y la conducción de la nave en el comercio local, y que solía moverse en aguas conocidas en Europa o el norte de África. El patrón era la máxima autoridad a bordo y en él generalmente se mezclaban la pericia marinera y la habilidad en la gestión del negocio, actuando él mismo como armador, o como mandatario de otros. El patrón era elegido por los armadores para cada viaje, y su nombramiento era refrendado mediante la escritura de patronía, de carácter público y protocolarizada ante el escribano de Marina. En este documento se detallaban, principalmente, las obligaciones del patrón respecto al negocio, pero no se referían cuestiones técnicas relacionadas con la navegación. En el siglo XVIII, el patrón podía ser un cargo incluso heredable de padres a hijos, siguiendo un proceso de transmisión similar al de otros oficios artesanales (DELGADO, 1989:66). Desde el punto de vista de la formación y de la capacitación técnica, se precisaban unos conocimientos científicos limitados y, sobre todo, amplia experiencia práctica en navegación, es decir, formación sobre la marcha sin respaldo académico alguno.

La eclosión y el primer gran momento de formación de la clase de pilotos se produjo con el desarrollo de la navegación trasatlántica, hacia las Indias Orientales o hacia el Nuevo Mundo, a mediados del siglo XV. En mares y costas desconocidos el patrón se enfrentaba a nuevos retos que superaban su limitado bagaje científico, y esto lo obligó a evolucionar hacia una nueva figura, una nueva categoría profesional: el piloto, hombre formado en una escuela de náutica o en una escuela de mareantes, y poseedor de un título oficial que reconocía su capacitación. En el caso de la Marina mercante española, cuyo tráfico con las colonias americanas se hizo bajo el sistema de flotas, pronto se produjo una clara diferenciación entre el capitán-administrador del buque (con responsabilidades de gestor de la empresa marítima, administrador de la disciplina e incluso con funciones puramente militares y de representación del Estado)<sup>192</sup> y el piloto (perito en la navegación)<sup>193</sup>. El piloto era un trabajador muy especializado y escaso, y por ello muy cotizado. Su función a bordo consistía en trazar los rumbos, situar el buque en alta mar, decidir las maniobras, leer los astros, interpretar las cartas náuticas, reconocer las costas, etcétera.

---

<sup>192</sup> Según ARROYO (1994:16-17), fue en 1737, con las Ordenanzas de la Casa de la Contratación de Bilbao, cuando se trató por primera vez del capitán, utilizando un término de connotaciones militares.

<sup>193</sup> El sistema de flotas estuvo vigente hasta 1740, cuando fue sustituido por el sistema de navíos de registro. Más tarde, el 16 de octubre de 1765, se produjo una apertura del comercio para ciertos puertos, y en 1778 se promulgó la libertad total de comercio. En ARROYO (1994:24).

A medida que se fueron formando promociones de pilotos y se generalizó su presencia como un elemento más de la tripulación, su posición a bordo se consolidó como la de un auxiliar del capitán, y si se ganaba la confianza de los armadores el piloto podía alcanzar un día la máxima categoría, pasando de técnico a directivo. Pero lo más frecuente es que no se mezclase en la gestión económica de la empresa marítima y que limitase su trabajo a las cuestiones puramente técnicas ligadas a la navegación. Así, la carrera náutica queda definida a la vez como un proceso de formación y como el desempeño de unas funciones técnicas a bordo, diferentes de las del capitán, figura que se mantendrá en la cúspide del organigrama y que podía tener, entonces, un carácter doble, a veces coincidente: el capitán podía proceder de las filas de los pilotos (los expertos en ciencias náuticas), o bien simplemente era un representante de los armadores (un «capitán de papeles»).

Si el primer cambio fue el paso de patrón a piloto de altura, el segundo gran cambio se produjo con la transición de la vela al vapor. La figura del capitán cambió de forma significativa. El proceso fue lento y largo, pero la figura del capitán de la primera mitad del siglo XIX había mudado al final del mismo siglo de forma irreversible, como se expone en la tercera parte de esta tesis.

### **La carrera náutica entre 1508 y 1850**

La figura del piloto resulta clave en el desarrollo de la marina vélica de los siglos XV a XIX, y por tanto la cuestión de su formación y los requerimientos técnico-científicos de esta categoría profesional deben ser reseñados aunque sea brevemente. En España, los primeros precedentes de una formación profesional para los pilotos los hallamos en los puertos de Sevilla y Bilbao. Destaca el que tiene la capital andaluza como centro, dado su papel en los inicios de la Carrera de América y de la expansión comercial transoceánica. Ante la evidencia de que los patrones que abrían camino hacia América carecían de la formación necesaria y de que eso repercutía en una siniestralidad alta, la Casa de Contratación creó el cargo de piloto mayor, en 1508. Se trataba de una especie de magistratura que debía examinar y autorizar a los pilotos que realizaban el tráfico transoceánico<sup>194</sup>. Algo más tarde, pero con un sentido

---

<sup>194</sup> En ARROYO (1994:29). Sobre la Universidad de Mareantes de Sevilla (1569-1793) y la escuela de pilotos que mantenía el colegio de San Telmo, véase GARCÍA GARRALÓN (2007). También de esta autora: «De la ballestilla al sextante: análisis de dos centros de formación náutica en la España del siglo XVIII», en *Drassana*, núm. 17, diciembre 2009, 13-38. En 1621 se intentó crear en La Coruña un establecimiento de enseñanza bajo el nombre

parecido, una Real Orden de Carlos I del año 1534 obligaba a todos aquellos patrones que se dedicaban al lemanaje (antecedente de los actuales prácticos) en la ría de Bilbao a poseer un título y a someterse a un examen por parte de, en este caso, el Consulado de Bilbao (TORRES, 2000:29).

Esta necesidad de disponer de pilotos formados, examinados y poseedores de una certificación reconocida oficialmente fue compartida más tarde por otras marinas mercantes europeas. En 1619, la Compañía Holandesa de las Indias Orientales estableció un sistema de exámenes para sus oficiales; hacia 1751, cada piloto tenía que haber pasado cuatro exámenes antes de poder asumir el mando. La Compañía Francesa de las Indias empezó a pedir a sus capitanes formación práctica y teórica hacia 1720. Sin embargo, Gran Bretaña no introdujo los exámenes para sus capitanes mercantes hasta 1850, y aun entonces con la resistencia del lobby naviero, que consideraba que los armadores eran los más indicados para juzgar la idoneidad de los capitanes y los oficiales, y que debía ser su elección

La época clásica de la enseñanza naval en España coincide con la reorganización de la Marina mercante promovida por los Borbones a principios del siglo XVIII, y cuenta con un hito destacado en las Ordenanzas de 1748, redactadas bajo el Ministerio de Ensenada. En ellas, entre otras cosas, se creaba el Cuerpo de Pilotos de la Armada y se establecían las Reales Escuelas de Navegación o Escuelas de Pilotos de la Armada en cada capital de los tres Departamentos en que se dividía la costa española: Ferrol para el Cantábrico; Cádiz para el Estrecho; y Cartagena para el Mediterráneo y Baleares<sup>195</sup>. Además, más tarde se autorizó la existencia de escuelas de carácter privado junto con las de los Departamentos, que fueron establecidas en diferentes momentos. A las existentes de Sevilla (1681) y Bilbao (1739) se sumaron San Sebastián (1765), Pontevedra (1769), Arenys de Mar (1779), Mataró (1781) y Málaga (1787), entre otras. En Barcelona, la Junta de Comercio había fundado la Escuela Gratuita de Náutica en 1769, y llegó a ser la más importante de España<sup>196</sup>.

---

de Seminario de Muchachos del Mar, que no cuajó. Hasta 1778 no se fundó una «escuela patriótica», antecedente de lo que llegó a ser una escuela náutica. En ARROYO (1994:28).

<sup>195</sup> Más tarde, una Real Cédula de 21 de julio de 1771 reconocía la importancia de esa enseñanza de cara a la Marina mercante (PONS, 1960:12) y un Real Decreto de 12 de julio de 1783 regulaba la expedición de los títulos y los exámenes de piloto para todas las escuelas náuticas españolas que tuvieran aprobación real.

<sup>196</sup> Para el caso de Bilbao, véase DAVALILLO (1995). Para Málaga, GRANA (2006). Desde 1804 hasta 1846, hubo en Cádiz dos centros diferentes: por una parte, la tradicional Escuela Departamental, y por otra la Escuela de Náutica, dentro de la Academia de Matemáticas y Comercio del Consulado de Cádiz, y que con el tiempo se

El 1 de noviembre de 1789 el Ministerio de Marina nombró comandante general del Cuerpo de Pilotos de la Real Armada al brigadier Francisco Javier Winthuysen, con especial encargo de que reorganizara la enseñanza de las escuelas particulares de toda España. El 7 de febrero de 1790, Winthuysen entregó la *Instrucción general para la disciplina, Estudios y Exámenes que deben seguirse en las escuelas reales y particulares de Náutica del Reino*, que fue sancionado y publicado el 26 del mismo mes bajo el título *Método de Estudios y Certámenes para las Escuelas Reales de navegación y particulares del Reino*<sup>197</sup>. La actividad de las escuelas de náutica había recibido un gran impulso a partir del Decreto de Libre Comercio de 1778, que permitía a cualquier buque español comerciar directamente con las colonias americanas. Dicha medida tuvo un impacto muy positivo sobre el comercio marítimo y la Marina mercante, y provocó un aumento del número de buques y, por tanto, una creciente demanda de pilotos competentes formados en centros de enseñanza creados en aquellos puertos que iban a capitalizar el comercio trasatlántico, entre otros los catalanes y los cántabros<sup>198</sup>. Esta profesionalización de los pilotos contrasta sorprendentemente con el caso británico, donde pilotos y capitanes en esta época se formaban sobre el terreno. No fue hasta 1836 cuando el British Parliament's Select Committee on Shipwreck recomendó, entre otras cosas, el establecimiento de un sistema de exámenes, y la fundación de escuelas de náutica, aunque este movimiento contó precisamente con la oposición de los navieros, que consideraban que nadie más que ellos podía valorar la idoneidad de sus pilotos (SAGER, 1989: 93-94 ; BRUJIN, 2005:93-94).

La regulación de Wynthusen consolidaba una actividad formativa perfectamente ligada a las necesidades de la economía nacional, pero conviene no olvidar que hasta este momento la formación de los pilotos de la Marina mercante estaba también íntimamente ligada a la Armada. Francisco Piniella llamaba la atención acerca del papel de los pilotos como cuerpo de la Armada y recordaba que los buques mercantes incorporaban artillería y armamento, mientras que los buques de la Armada no se limitaban a tareas ofensivas (PINIELLA,

---

convirtió en la Escuela Industrial de Comercio y Náutica. En 1846, desapareció la Escuela Departamental. Véase PINIELLA (1995:212).

<sup>197</sup> ARROYO (1994:28). Un Real Decreto de la misma fecha (1790) encargó a su autor su implantación en el Reino.

<sup>198</sup> En 1808, en vísperas de la guerra de Independencia, las escuelas de náutica establecidas en España eran las siguientes: Real Colegio de San Telmo de Sevilla, Real Colegio de San Telmo de Málaga, San Sebastián, Bilbao, Castro-Urdiales, Plasencia (Guipúzcoa), Laredo, Santander, Gijón, La Coruña, Alicante, Barcelona, Arenys de Mar, Mataró y Palma. También había una concedida pero no establecida en Vilanova. En *Estado General de la Real Armada*. Año de 1808. Imprenta Real, Madrid, 1808, 83-85.

1995:208). Es decir, que en cierto modo los buques de guerra tenían algunas características mercantiles, y los buques mercantiles, algo de militares. Por ello, hasta 1826 la formación de los marinos mercantes tuvo, según este autor, rasgos muy parecidos a los de la élite militar. Se trata de un ejemplo más de la influencia de la Marina de guerra sobre el mundo del trabajo en la Marina mercante española.

Las instrucciones de Winthuysen establecían unos estudios teóricos y un proceso de exámenes que se realizaban siempre ante las autoridades de la Marina de guerra. El sistema de estudios y exámenes se mantuvo durante las décadas más brillantes del desarrollo de la marina comercial y en espíritu presidió la formación de los oficiales hasta la etapa final de la vela. El esquema básico de la carrera náutica propiamente estaba formado por un estricto régimen de estudios, exámenes y períodos de navegación que se iniciaban a los 13 o 14 años de edad, con el ingreso en una escuela oficial o en una escuela preparatoria. Los cursos no eran cíclicos, sino que se articulaban en torno a un conjunto de asignaturas que se estudiaban por separado. La formación incluía conocimientos de geometría, trigonometría, cartografía y dibujo, astronomía, derecho, etcétera. Cuando el alumno se consideraba preparado, con independencia de su edad y tras aproximadamente dos o tres años de estudio, se examinaba. El aspirante se embarcaba entonces como agregado, es decir, como alumno en prácticas, y cumplimentadas estas obtenía su primer título, el de Tercer Piloto (popularmente «pilotín»), después de dos viajes redondos a América, aunque si se navegaba en buques de la Armada, armados en corso o al servicio de la Real Hacienda, el período podía ser menor.

Hay casos en los que la experiencia náutica era previa. Jaime Sust Alsina, por ejemplo, se embarcó por primera vez en 1855, con 12 años, como muchacho de cámara en la polacra *Elvira*, para un viaje que duró 18 meses. En su siguiente viaje, ya como aspirante a piloto, se embarcó con plaza y salario de mozo en la polacra *Regenerada*<sup>199</sup>. Aun así, lo más frecuente era embarcarse como alumnos en prácticas en su primer buque. Esta primera experiencia no resultaba fácil; a todas las dificultades de incorporarse a un mundo complejo y peligroso como era un velero, se añadía una situación laboral precaria, ya que generalmente no recibían sueldo<sup>200</sup>, e incluso en ocasiones debían pagarse la manutención. Además, como futuros

---

<sup>199</sup> En AS. *Memorias de Jaime Sust Alsina, Mamotreto* núm. 2, 7.

<sup>200</sup> En AS. *Contrata de la corbeta Habana en su primera expedición. 13 de enero de 1891. Capitán Jaime Sust Alsina [libro de cuenta y razón]*: «Además de un piloto, un contramaestre, un carpintero, un cocinero, un mayordomo, tres compañeros y dos mozos, se embarca un aspirante a piloto, sin sueldo».



oficiales, eran a menudo maltratados por quienes serían después sus subordinados. Es decir, quedaban entre dos mundos: estaban bajo las órdenes del contraмаestre y sometido a su tutela, pero comían y dormían en popa, y con los oficiales tomaban parte en las observaciones y los cálculos de navegación. Un capitán bilbaíno, Julián de Salazar y Garaigorta, recogió en sus memorias los recuerdos de su experiencia como agregado:

*[Una vida] que nosotros llamábamos aperreada, omitiendo ciertos detalles, sin los cuales puede el agregado aprender y estar subordinado hasta al cocinero, es provechosa en su parte de dureza y ausencia de todo miramiento especial; pues estoy firmemente convencido [de] que [...] le conviene hacer los viajes trabajando y haciendo completamente el servicio de mozo de proa, y observando y haciendo cálculos, a sus horas, como un oficial de popa.*

En el futuro, el agregado no volvería a mezclarse ni a confraternizar con sus antiguos compañeros, por lo que debía aprender a mantener la distancia. Pero antes de que llegase ese momento era puesto bajo la férula del contraмаestre:

*Quien tendrá ya órdenes del capitán para «espabilar al agregado» y «hacerle ganar la galleta». Es, pues, como ya he dicho, la de simple grumete, la condición del agregado, durante los dos viajes de práctica; y hasta tal punto lo es, que por su continuo contacto y vida común con los marineros, éstos han olvidado, y casi él mismo no lo recuerda, que sean distintas sus aspiraciones, hasta que llega el día en que, rendido el segundo viaje, ve la cuerda que le invita a subir a la cúspide [...] y se apodera del suspirado nombramiento, verificándose entonces la completa y repentina transformación social del individuo<sup>201</sup>.*

La filosofía subyacente era el convencimiento de que los oficiales debían aprender a realizar cualquier trabajo de a bordo, ya que iban a ordenarlos luego a los subalternos: «para saber mandar hay que saber lo que se manda». Los futuros oficiales tenían capacidad de saber y aprender, en un proceso que a la inversa no se daba, ya que las clases subalternas raramente accederían al saber científico del futuro piloto. Por tanto, el conocimiento de las labores básicas colocaba al futuro oficial en una posición de superioridad, aunque ni los oficiales eran los únicos poseedores de valiosos conocimientos ni los marineros eran meros ejecutores de sus instrucciones (SAGER, 1989:63-64). Pero en el futuro, una vez superada esta convivencia necesaria e inevitable, debía evitarse a toda costa una excesiva familiaridad que pudiera

---

<sup>201</sup> SALAZAR (1896: 45-46). Este mismo capitán, para poder cumplimentar los días de navegación, después de navegar como agregado, pasó a otro velero ocupando «plaza de proa», es decir, de marinero.

incentivar la indisciplina. Además, no era conveniente la existencia de vínculos de ningún tipo con los tripulantes, puesto que el agregado algún día sería el oficial que tendría que hacerles trabajar hasta el agotamiento, sin ningún remordimiento, e incluso en casos de peligro, un capitán podría verse obligado a ordenar a sus hombres maniobras que podían llevarlos a la muerte. Con la obtención del nuevo título náutico se producía un nuevo paso adelante, con un cambio radical en la actitud, el rol y el carácter del ahora Tercer Piloto. Nuevamente, recojo el testimonio de Salazar:

*Sus antiguos compañeros [...] con esa subordinación innata en el verdadero marinero, le demuestran ya su respeto, desde el momento en que saben que se ha examinado, y se alegran de ver en la nueva sociedad a su antiguo compañero. Ayer era el agregado de a bordo; es decir, ese tripulante especial de un buque, que ni es marinero, ni es oficial; ni es de popa, ni de proa, ni del centro del barco, y en los tres departamentos tiene algún cometido; como que hace un poco de marinero, otro poco de oficial y otro poco de oficial y otro poco de despensero; que no vale para nada, según dice el contramaestre, quien no cesa de llamarle para una u otra cosa; que es un ignorante de las cosas de abordó, al cabo de dos meses que hace que se embarcó, y resulta que hay mozos que llevan ya dos años navegando y saben tan poco o menos que él. [Con el cambio de categoría, es ahora él quien] obliga a que le respeten, respetando y haciéndose respetar por aquellos tripulantes entre los cuales era último, pocas semanas antes; pues ha pasado, por decirlo en una palabra, de simple peón que era, en apariencia, al puesto de jefe, colocándose por encima del temible capataz.*

Cuando se realizaban tres nuevos viajes redondos más y se superaba un nuevo examen se obtenía el título de Segundo Piloto o Piloto de Derrota. Adquiría nuevas responsabilidades (hacerse cargo de una guardia, por ejemplo) y su salario aumentaba, pero no se daba un cambio significativo de estatus. Por último, con cinco viajes más, y si se habían cumplido los 25 años, se podía obtener el título de Primer Piloto, que a efectos de certificación era el máximo grado en el escalafón de la Marina mercante española hasta que en 1890 se creó el título de Capitán como categoría profesional reglada y no solo como cargo de confianza. El título de Primer Piloto era puramente honorífico, pues prácticamente no daba ninguna ventaja sobre el de Segundo Piloto<sup>202</sup>.

Un barco podía, en función de sus dimensiones, embarcar un piloto en funciones de capitán y dos o tres pilotos (segundo piloto y tercer piloto), además de los agregados, que podían ser

---

<sup>202</sup> RICART (1900 a: 85-90).

incluso un par. El segundo piloto (que en los vapores se denominaría segundo oficial, y en los buques británicos y americanos, *mate*) sustituía al capitán en buena parte de sus tareas: controlaba la navegación y al timonel, vigilaba la disposición del aparejo, tomaba la altura con el sextante para determinar la posición del buque, etcétera. Los pilotos se hacían cargo del mando de sus respectivas guardias y de múltiples tareas: entre otros, determinación de la altura de los astros y, con ella, cálculo de la posición; control de relojes y cronómetros; recogida de datos meteorológicos para realizar una previsión del tiempo; cálculo de la velocidad con la corredera y de la profundidad con la sondaleza; seguimiento de la derrota (el camino andado y el previsto) sobre la carta náutica; control de fanales y banderas.

En caso de necesidad o de peligro, el capitán podía reunir a sus pilotos y constituir la denominada Junta de Oficiales, un consejo donde se discutían los temas propuestos, si bien la última palabra era la del capitán. Según indicaciones de una compañía naviera a su persona, en ciertos casos el capitán debía oír el parecer de sus oficiales, que tenían que recogerse por escrito «pero sin que se entienda que tales pareceres tienen fuerza de votos, de suerte que tenga que ceñir a la pluralidad su resolución, sino que resolverá lo que en vista de las opiniones y circunstancias juzgue más conveniente, en la inteligencia de que él solo responde de la determinación y sus resultados»<sup>203</sup>.

Conozco diferentes ejemplos de juntas de oficiales. En una de ellas se convocó una reunión a bordo del vapor correo *España*, el 1 de noviembre de 1869, a la altura de Cádiz. Con vientos contrarios y escasez de carbón, el capitán tuvo que reunir a sus tres oficiales, al primer maquinista y al sobrecargo para luego tomar una decisión sobre si tocar puerto o no. Es significativo que no fuese convocado el contramaestre<sup>204</sup>. En otra ocasión fue el trastorno mental de un marinero lo que obligó al capitán a convocar a la Junta. Dado que el enfermo había llegado a agredir a sus compañeros alegando que querían matarlo, la Junta de Oficiales decidió mantenerlo encerrado<sup>205</sup>.

El itinerario profesional de los pilotos no siempre recorría todos los estadios posibles. En muchos casos, la carrera del marino acababa con el nombramiento de segundo piloto, o se

---

<sup>203</sup> Compañía Trasatlántica. *Instrucciones Generales para los servicios marítimos*. 1884.

<sup>204</sup> En MMB, Colecciones, documento 586 7D

<sup>205</sup> En AM. Cuaderno de bitácora. *Corbeta J.R.* en su viaje de la Habana a Barcelona, empezado el 30 de octubre de 1904 y terminado el 4 de enero de 1905. Capitán Pablo Ferrés Roig.

alcanzaba el título de primer piloto pero jamás se accedía al estadio de capitán, es decir, al mando, ya que este puesto precisaba de la confianza de los armadores. Cuando estos promocionaban al piloto y le daban el mando de un buque, se producía un cambio que iba más allá de lo profesional. José María de Pereda ilustra literariamente en *Sotileza* el cambio de estatus, el tránsito de piloto a capitán, al describir a uno de sus personajes, Pedro Colindres, conocido por Bitadura, del siguiente modo:

*¡Qué peso tan molesto el de los deberes que le imponía su repentina transformación! ¡Cómo le costaba amoldarse al ritual de su nueva categoría! Por de pronto, fuera chaquetones y botas de agua, y todo cuanto ésta y las demás prendas del hábito de un piloto representaban en su vida pública; la independencia, la holgura, la vida alegre de mozo descuidado, el lenguaje convencional y pintoresco [...] y hágase usted hombre formal, y hable en serio con mercaderes y corredores, y sobre todo, vístase usted de paño fino, con alas y arrastraderas [...] y meta el corpacho macizo debajo de una levita; los pies dentro de unas botas de charol, las manazas, gruesas y velludas, en guantes de cabritilla y ¡horror de los horrores! Sobre la cabeza arreglada por la hoz del peluquero, encájese el oprobio de la castora [sombrero de copa alta]. Y échese usted con ese aparejo a la calle, sin atreverse a andar ni revolverse las costuras<sup>206</sup>.*

A veces la transformación era tan radical que el capitán olvidaba su pasado y abandonaba los intereses de su propia clase. Como denunciaba un capitán anónimo, «el principal enemigo con quien, casi siempre, el Piloto lucha es con su mismo Capitán, verdad muy dura [...]. El Piloto que llega a Capitán olvida dos cosas: que ha sido Piloto antes y que puede volver a serlo»<sup>207</sup>. Ciertamente, un capitán podía perder la confianza de los armadores y volver a la categoría de piloto. Por otro lado, la separación radical entre el capitán y sus subordinados, incluidos los pilotos, beneficiaba sin duda a los armadores, que convertían al capitán en su hombre a bordo, el agente que debía velar por sus intereses (SAGER, 1989:8).

Por esta razón, una forma de control del negocio naviero era que el capitán tuviese lazos familiares, de paisanaje o económicos con el armador o armadores. El nepotismo no era algo absurdo o caprichoso, sino una estrategia. A veces era preferible un capitán técnicamente mediocre pero de la familia a uno muy bueno pero fuera de control. Es decir, que la confianza era imprescindible para que el naviero, que quedaba en tierra y perdía de vista durante meses su inversión, redujera al mínimo los riesgos de poner su dinero en manos de un capitán

---

<sup>206</sup> En PEREDA (1991:154-155).

<sup>207</sup> *Boletín Náutico*, núm. 138, diciembre de 1913.

irresponsable. El papel del capitán resulta clave en la obtención de beneficios también mediante la reducción de costes en los gastos de explotación (por ejemplo, en salarios y en manutención). Por eso en su trabajo no está solo y aislado. Cuenta con la ayuda de agentes, *brokers*, y contactos diversos. Lo que significa que la libertad del capitán (y su autonomía) no eran totales, sino que era una figura rodeada de mecanismos de control o de supervisión. Incluso era común que el capitán recibiera antes de partir una carta con instrucciones.

Naturalmente, en caso de necesidad un piloto podía pasar a ser capitán de facto sin que fuera posible refrendar la confianza del armador, por ejemplo, en caso de fallecimiento del capitán. Puedo citar el caso de la corbeta *Dos Hermanas*, en viaje de La Habana a la Península. El capitán, José Isasi, y dos marineros más, fallecieron a causa del cólera, y el mando lo asumió el piloto, que era hijo del capitán y contaba con solo 19 años<sup>208</sup>. La cadena de mando recaía sucesivamente en el piloto segundo, el tercero, el contramaestre y, finalmente, en el marinero más veterano o que hubiere hecho más tiempo de servicio en buques de guerra. Un caso excepcional es el de un bergantín goleta mallorquín que en un abordaje perdió a todos sus oficiales, y entonces la tripulación decidió que fuese el cocinero quien tomase el mando, lo que hizo hasta que llegó el auxilio, ya que «[el cocinero] era al parecer, el más instruido, y el que veía en la cámara andar con los planos al capitán y piloto»<sup>209</sup>. Pero en circunstancias normales solo si reunía ciertas habilidades podía el piloto alcanzar el mando de un buque y llegar a capitanearlo. Y es que jamás se trataba de un puesto laboral fijo, sino que el capitán desempeñaba un cargo de confianza al que se llegaba tras muchos años de lealtad y eficacia. Y esa confianza podía serle retirada arbitrariamente en cualquier momento.

### **2.2.6 La gente de maestranza**

Los miembros de esta clase formaban también parte de la tripulación distinguida, pero sin consideración de oficiales. El grupo de maestranza estaba constituido por un conglomerado de oficios diversos no relacionados directamente con la navegación, y sus gentes, aun sin poseer un título oficial, ejercían funciones o trabajos a bordo que exigían un alto nivel de especialización. Como se dijo anteriormente, se trataba de una forma de maestría, de donde ha

---

<sup>208</sup> *La Marina Española*, núm. 22, 12 de marzo de 1868.

<sup>209</sup> En SALAZAR (1896, 345-346).

derivado la voz maestranza. Un testimonio británico se refiere irónicamente al grupo de maestranza como los *idlers* (holgazanes), cuya posición había resultado bastante ambigua en los años finales de la navegación velera británica, ya que se les atribuía el carácter de grupo privilegiado (PACITTI, 1993)<sup>210</sup>. También en España su posición era singular, ya que estaban bajo las órdenes directas del capitán, pero al mismo nivel que el contra maestre, y por encima de la marinería, aunque no se mezclaban en su trabajo. Y por formar parte de la tripulación distinguida se les debía considerar parte de la clase alta a bordo.

El primero de todos, imprescindible por las características singulares del centro de trabajo, era el carpintero de ribera (el *mestre d'aixa*, en los buques catalanes). El Reglamento de Navegación de Zalvide para Mataró establecía esta plaza como obligatoria:

*En las Embarcaciones grandes que vayan a Viages largos, esto es que rebasen el Estrecho de Gibraltar, y mayormente si van a América, no solo irán Carpinteros y Calafates, sino que precisará el Ministro principal que los lleven; bien entendido que ha de ser sin rebaja en la Tripulación o Marinería*<sup>211</sup>.

Los profesionales de la construcción naval (carpinteros de ribera y calafates) estaban sometidos también a la Matrícula de mar, y su situación se regulaba en el Título VII de las Ordenanzas de 1802. Los carpinteros, oficio cualificado, se ocupaban de efectuar todo tipo de reparaciones y trabajos de mantenimiento a bordo, así como de repasar el calafateo del casco y de la cubierta. Además de las reparaciones constantes, el carpintero tenía a bordo otras responsabilidades. Se ocupaba del control del agua de las sentinas, o lo que viene a ser lo mismo, de la estanqueidad del casco, y por tanto debía controlar el estado de las bombas de achique (mantener las juntas, engrasarlas, etcétera) así como de calafatear escotillas y puertas en caso de mal tiempo. También, bajo las órdenes del contra maestre, debía comprobar constantemente el estado de las bodegas, para asegurarse de que la carga no sufría daño a causa de filtraciones de agua, así como de que las mercancías no se movían, ya que el desplazamiento brusco de la carga alteraba la estabilidad del buque y era una de las causas más frecuentes de naufragio. En caso necesario, debía construir puntales, separadores o

---

<sup>210</sup> En este mismo texto (transcripción parcial de los diarios de William Rennie Forrest, maestro velero (1896-1900) afirmaba que el capitán consideraba a carpinteros, veleros y cocineros como un grupo aparte, ya que no habían hecho su aprendizaje en el mar, y mencionaba un conflicto a bordo cuando el carpintero se había negado a recibir órdenes del primer oficial y aseguraba que solo reconocía la autoridad del capitán.

<sup>211</sup> ZALVIDE (1773b: 177, punto núm. 291).

cualquier tipo de retención para afianzar las mercancías. Y cuando era preciso, desempeñaba también las funciones de señalero, trabajo que abarcaba tanto la colocación, el cuidado y el mantenimiento de las luces de posición (fanales de aceite o de petróleo, que continuamente se apagaban) como el uso de banderas, campanas o cualquier otro medio de comunicación. Por último, vigilaba el estado de las poleas (motones, cuadernales, etcétera) de los aparejos, reparaba cubiertas y superestructuras, cuidaba de los botes y del forro exterior, fabricaba palletes de colisión y hacía reparaciones de fortuna. Se trata, en definitiva, de un personaje polivalente, que ejercía a bordo funciones de mecánico, herrero, calderero y muchos otros oficios artesanos (PACITTI, 1993:464). Para realizar su trabajo utilizaba sus propias herramientas, que cargaba tradicionalmente en un baúl que hacía las veces de caja y de banco de trabajo. Generalmente, en buques de vela con casco de madera el carpintero de ribera embarcado tenía una gran responsabilidad en la seguridad de la nave y de su carga. Posteriormente, en los buques metálicos y de vapor, el carpintero quedó relegado a trabajos menores. Solo en los primeros tiempos de la propulsión mecánica, cuando los buques utilizaban ruedas de palas como elemento de propulsión, conservaron en parte su preponderancia, pero a medida que la madera iba desapareciendo a bordo, el papel de los carpinteros fue reduciéndose.

Junto con los carpinteros, en los buques de vela más grandes (fragatas y corbetas), se embarcaba a veces un maestro velero, que debía hacerse cargo de la gran cantidad de velamen que propulsaba el barco, y que obligaba a un trabajo permanente de reparación, recosido e incluso confección de nuevas velas. El trabajo de diseño y fabricación de velas era una actividad no reglada que se basaba en el conocimiento empírico y en el aprendizaje en un taller; después se iban superando categorías hasta llegar a la maestría, aunque en el caso de Barcelona el «maestro de velas» quedó englobado desde finales del siglo XVIII en el Gremio de Carpinteros de Ribera, y como tal formaba parte de los matriculados (COLLDEFORNS, 1951:41)<sup>212</sup>. Sus habilidades y conocimientos no solo tenían que ver con el corte y el cosido de las velas (con sus refuerzos de cabo o de cuero y piezas metálicas varias) sino, de forma especial, con el cálculo y el diseño de las mismas, una tarea que exigía gran habilidad. Pero a

---

<sup>212</sup> El autor cita una Real Cédula de 10 de mayo de 1796 en la que por primera vez se concedía el título a dos carpinteros de ribera que lo habían solicitado. Una vez abolidos los gremios, este oficio dejó de tener relación con la construcción naval, y en las siguientes décadas quedó englobado en el sector textil. Por otro lado, en el Reglamento para Mallorca de Zalvide (ZALVIDE, 1773a), se cita una orden de 17 de mayo de 1768 que reconoce que las campañas hechas por hombres ejerciendo de maestros de velas se reputasen como equivalentes a las de un hombre de mar.

bordo su función era sobre todo de mantenimiento. En naves pequeñas eran los propios marineros quienes asumían el cuidado y la reparación de las velas, ya que formaba parte de su competencia marinera. Para ejercer su profesión, el maestro velero cargaba un saco o bolsa de velero con agujas, un cuerno con sebo, ollaos, relingas, etcétera. Evidentemente, esta figura desapareció con los propios aparejos, ya que las velas auxiliares de los buques mixtos quedaban al cuidado de algunos miembros de la marinería conocedores de la técnica de la velería.

La vida a bordo precisaba también de una serie de trabajos y servicios que no tenían relación directa con la manipulación del barco o la carga, sino con la existencia de la tripulación y, si lo había, del pasaje. En los buques mercantes debían garantizarse la alimentación de los hombres, la limpieza y el orden de los alojamientos, etcétera. Cuando había pasaje a bordo, debían atenderse las necesidades de decenas o cientos de personas en un sistema similar al de un albergue o un hotel: por ejemplo, comidas, limpieza de ropa, orden de las cámaras, higiene general. Para realizar estas tareas tan estrechamente relacionadas con el servicio doméstico en tierra se embarcaba el personal denominado tradicionalmente de «fonda». En los veleros, con tripulaciones reducidas, se trataba de poca gente, y en ningún caso eran considerados gente de mar. En este grupo encontramos al mayordomo, al cocinero y sus auxiliares (si los había), y al personal de cámara (si el buque era grande o había pasaje). El mayordomo y el cocinero formaban parte de la tripulación distinguida, pese a que socialmente no podían equipararse a un oficial. Era más bien una ubicación por separación, al no mezclarse con la marinería en proa. En un velero pequeño, una tripulación de unos 10 hombres estaba servida con un mayordomo y un cocinero, ayudados a veces por un mozo.

Para ejercer de mayordomo no era precisa ninguna formación ni ningún título, simplemente oficio y astucia. No era gente de mar y no estaba matriculado<sup>213</sup>. En los veleros, y luego en los vapores, la figura del mayordomo era central. Responsable de los servicios de fonda, por su posición de confianza junto al capitán y por el control que ejercía sobre la alimentación y la administración de ciertas cantidades de dinero, alcanzaba una gran influencia. El mayordomo era un personaje poderoso, ya que manejaba el dinero para la compra de provisiones y también podía desarrollar «negocios» propios a bordo (con la complicidad o la indiferencia

---

<sup>213</sup> El mayordomo es definido claramente como «terrestre» (en ACA. Diversos. Comandancia de Marina de Barcelona. Expediente 25. *Diligencias con motivo de la caída desde cubierta a la bodega del vapor Gallito, cuyo patrón es Mariano Valarino, del mayordomo Mariano Majó y Carreras, de Barcelona...*, 1870).



del capitán), como la venta de provisiones, ropa, bebidas o tabaco, el servicio de lavandería o los préstamos. Era, pues, un puesto susceptible de generar muchos ingresos por medio de actividades lícitas o ilícitas, o del abuso de su posición privilegiada. Además, tradicionalmente el mayordomo controlaba las operaciones de contrabando, desde la compra de mercancías hasta su venta y el reparto de beneficios. En los pequeños veleros era el administrador de las provisiones, llevaba las cuentas, servía la mesa, se ocupaba de la limpieza de cámaras y alojamientos, entre otras tareas. Su importancia dependía, claro está, de la naturaleza del buque y de la tolerancia del capitán. Era un cargo de la total confianza de aquel y recibía un sueldo alto en relación con el resto de los tripulantes.

Pese a formar parte del grupo de fonda, el cocinero merece un tratamiento aparte ya que, en contra lo que pudiera suponerse, resultaba fundamental en un espacio cerrado donde la alimentación debía ser suficiente y moderadamente satisfactoria para los trabajadores y para el pasaje. Este objetivo no era fácil de lograr en los veleros, dadas las limitaciones de los productos disponibles (legumbre seca, ahumados y salazón, con ausencia casi absoluta de verdura, leche, carne fresca, etcétera). La rutina excesiva y las deficiencias en el menú eran objeto de conflictos, ya que en el mundo limitado de un buque estos problemas adquirirían una importancia que en tierra hubiera resultado desproporcionada (PACITTI, 1993:464). De hecho, la comida ha sido siempre relevante para los marinos, ya que puede convertirse en un asunto de vida o muerte, una marca de estatus e incluso un motivo para la desertión.

Pese a su importancia, el cocinero de a bordo es una figura poco conocida, ya que apenas ha dejado rastro de su actividad. A partir de escasos testimonios y de indicios puedo plantear algunas cuestiones sobre esta figura, teniendo en cuenta que no es lo mismo el trabajo de un cocinero en un velero o en un vapor de carga, o en los buques de pasaje. En los mercantes no siempre se trataba de un profesional de la hostelería. En principio, y salvo motivos puramente personales, un buen profesional de la cocina raramente se embarcaba en un velero, ya que le era fácil encontrar trabajo en tierra, mejor pagado que en la mar y a salvo de riesgos e incomodidades. Por otro lado, no todos los profesionales con experiencia previa en tierra se adaptaban a las condiciones de la vida a bordo: movimiento continuo, ruido, rutina, aislamiento, limitación del espacio, etcétera. El cocinero debía acostumbrarse a problemas que eran desconocidos e inconcebibles para la mayor parte de sus homólogos en tierra: por ejemplo, trabajar con la cocina inundada por el oleaje o simplemente tener que hacer comidas

frías por la imposibilidad de encender fuegos, utilizando una mano para sujetarse a cualquier elemento fijo y la otra para trabajar. Así, el cocinero no acostumbraba a destacar por la calidad de su trabajo, y es por eso que tradicionalmente se utilizaba el adjetivo de «cocinero de barco» como algo despectivo. Podía llegar a ser el personaje más odiado a bordo, aunque también el más querido si era imaginativo y voluntarioso. Por otro lado, podía suceder que este puesto fuese asumido por turnos por la marinería, cuando el titular de la plaza tenía que abandonar su puesto ante las protestas reiteradas de la tripulación y pasaba a ocupar otra plaza, como marinero o mozo, si era poseedor de la aptitud marinera necesaria<sup>214</sup>. En los veleros mayores podía darse la presencia de un ayudante de cocinero, una categoría profesional denominada tradicionalmente marmitón, equivalente a muchacho de fogón o pinche de cocina. Se trataba de un aprendiz y auxiliar de cocina, que ocupaba en el esquema general del barco el último escalafón, equivalente al paje.

En los buques de vela el trabajo del cocinero era realmente difícil, dadas las limitadas posibilidades en cuanto a materias primas. En cierto modo, la clave de su éxito radicaba en la planificación de las compras, y el almacenaje de los víveres y su conservación. Su tarea incluía la compra de comestibles y el embarque y el cuidado de animales vivos (gallinas y solo en ocasiones cerdos y cabras). Antes de la existencia de las cámaras frigoríficas, el espacio disponible y las condiciones imposibles de almacenamiento eran sus grandes enemigos. Más tarde, cuando los vapores empezaron a incorporar neveras y cuando los sistemas de preservación de alimentos fueron más allá de la salazón y el ahumado, el cocinero pudo permitirse desarrollar su oficio en otras líneas más creativas. Uno de los grandes retos era preservar la calidad de la harina y conseguir amasar y cocer un pan razonablemente comestible. No siempre era posible, y tradicionalmente se consumía la galleta o el bizcocho previamente embarcado<sup>215</sup>. Cocer el pan a bordo era una de las tareas del cocinero, por lo menos hasta que en los buques de pasaje se incorporaron hornos apropiados, y también una categoría profesional especializada. En la segunda mitad del siglo XIX, al anunciarse algunas líneas de pasaje, se hacía referencia al hecho de que se hiciese pan a bordo como uno de los grandes lujos.

---

<sup>214</sup> Por ejemplo, el capitán de la corbeta *Habana* anotó en el diario de navegación: «En día 30, cesa en la plaza de cocinero Antonio Vilá Riera y empieza en la de mozo o marinero, según sus servicios. Empieza en la plaza de cocinero José Lladó Candela». Citado por Giménez (2009:154, nota 141).

<sup>215</sup> «En el 5º viaje de la Habana siendo 15 de tripulación, desde la salida de Barcelona el 29 de enero 1894 hasta el 8 de julio, habiendo ido a Montevideo y la Plata, se consumió 3,5887 kilogramos de galleta cada día. A popa se comió pan fresco». En AS. *Memorias de Jaime Sust Alsina, Mamotreto*, núm. 2, 58.

Otro factor que no debe olvidarse era cómo veía y valoraba, el resto de la tripulación, su trabajo. Según sugería Sari Mäenpää (MAËNPÄÄ, 2001:43), el trabajo en la cocina se relacionaba con lo femenino y lo doméstico. No era raro que esa plaza fuera desempeñada por hombres muy jóvenes o muy viejos, por hallarse incapacitados para otros trabajos, o bien, en algunos casos, por asiáticos o africanos. Es decir, eran hombres que hacían trabajos relacionados con el servicio doméstico y que podían ser vistos, aun de forma inconsciente, como débiles o afeminados. Es posible que el resto de marinos los contemplara con un cierto desdén, considerándolos como individuos dedicados a trabajos inferiores en el buque. Por otro lado, los cocineros se hallaban en una situación delicada, entre el armador o el capitán y la tripulación, que a veces utilizaba las deficiencias de la alimentación como un elemento de protesta y presión contra el mando. Tal vez por ello tradicionalmente se les incluía entre la tripulación distinguida (aunque dentro del grupo de maestranza), como una forma de mantener una separación física y mental del resto de la tripulación.

## **2.3 «RECLUTAMIENTO» Y CONTRATACIÓN DE LA FUERZA DE TRABAJO**

### **2.3.1 La «gente de mar» y el mercado laboral en la marina mercante**

#### **Cuantificación y procedencia de la fuerza de trabajo**

Mi análisis se centra en el colectivo de la gente de mar embarcada, no en el conjunto de los matriculados ni de los trabajadores de otros sectores marginales de la industria del transporte marítimo. Por tanto, es necesario saber en términos aproximados de cuántos hombres estoy hablando. Esta tarea resulta muy complicada a causa de la falta de estadísticas completas y fiables. En algunos cálculos como los que presentaré, resulta imposible discriminar entre la gente de mar quién es marinero y quién es pescador, o averiguar entre los matriculados cuáles se ganan la vida embarcados y cuáles trabajan en industrias marítimas en tierra. Así, utilizaré los datos disponibles con la máxima precaución para realizar una aproximación al número de hombres ocupados en la navegación en diferentes momentos. Debe tenerse en cuenta la distorsión que crea el alto número de hombres dedicados a la pesca, sobre todo en las provincias gallegas y andaluzas, por ejemplo. Pero aun así puedo ofrecer un orden de

magnitud que se acerque a cifras ciertamente hipotéticas pero no demasiado alejadas de la realidad. Más adelante mostraré cómo se pueden ajustar las proporciones de los dedicados a la navegación de altura a partir del cálculo de una ratio buque/tripulantes.

Una idea general del número de hombres implicados en la Marina mercante para el período 1815-1860, todavía dominado absolutamente por la marina de vela, se ofrece en un cuadro incluido en el Proyecto de Ordenanza de 1864<sup>216</sup>. Se trata de datos oficiales basados sin duda en las matrículas de mar, pero presenta ciertas deficiencias con estas. Faltan, por ejemplo, los matriculados de las Antillas, así como el contingente de las provincias vascas, que estaba fuera de la Matrícula<sup>217</sup>. En los datos no se encuentra recogida la poca gente de máquinas empleada en los primeros vapores (maquinistas, fogoneros, paleros, etcétera), ni el personal de fonda; es decir, que ignora a los «terrestres» embarcados. Debe tenerse en cuenta también la posibilidad de que la lista de patronos probablemente esté artificialmente inflada, ya que muchos hombres conseguían inscribirse para eludir el servicio militar y, por tanto, las cifras ocultan un cierto margen de fraude<sup>218</sup>. Por último, debería restarse a los inhábiles y los veteranos, en tanto que población que no están ya en activo. En cualquier caso, a falta de mejores estadísticas estos datos permiten la mejor cuantificación posible de la gente de mar.

---

<sup>216</sup> Estos datos apenas difieren de los ofrecidos por CORROZA (1865:75), quien sin duda los tomó del documento oficial, aunque no incluye, por ejemplo, a los patronos. Las sumas son mías.

<sup>217</sup> En Filipinas había matrícula para los pilotos y para embarcaciones, pero los patronos y la marinería se estaban considerados «matrícula eventual» y no eran tenidos en cuenta. Véase *Estado General de la Armada para el año 1871* (Madrid, 1870).

<sup>218</sup> Aquellos que quedaban por un motivo u otro libres de hacer campañas cedían sus barcas a otros, hábiles y útiles para el servicio, para que pudieran evadir sus compromisos con la Armada. De la misma forma figuraban los propietarios de buques de recreo, que encontraban así una forma cómoda de evitar el servicio militar. *Informe de la Junta del Almirantazgo...*, 26.

**Tabla 2. Matriculados (1815-1860)**

<b>Año</b>	<b>Pilotos</b>	<b>Oficiales de mar</b>	<b>Patrones</b>	<b>Marinería hábil</b>	<b>Inhábiles y veteranos</b>	<b>Total</b>
1815	1.368	280	3.337	18.915	7.950	<b>31.850</b>
1820	1.014	231	4.000	32.918	8.924	<b>47.087</b>
1824	1.838	490	3.345	29.254	9.302	<b>44.229</b>
1830	1.938	411	4.119	35.570	11.032	<b>53.070</b>
1835	2.249	315	4.372	37.086	9.277	<b>53.299</b>
1840	3.105	313	4.305	46.052	7.645	<b>61.420</b>
1845	4.989	445	3.884	53.986	5.542	<b>68.846</b>
1850	5.188	477	4.191	57.120	4.918	<b>71.894</b>
1856	5.648	361	5.990	56.721	4.282	<b>73.002</b>
1860	5.491	473	5.914	64.094	5.139	<b>81.111</b>

**Fuente:** *Proyecto de ordenanza para el régimen y gobierno de las Matriculas de mar: formulado por la Comisión especial nombrada de Real Orden y presentado por su presidente, el de la Junta Consultiva de la Armada.* Madrid, Imprenta de Luis Palacios. 1864.

A primera vista llama la atención el crecimiento constante de la población activa en este sector, un crecimiento que, según los navieros, se detendrá y se invertirá cuando se liberalice el sector a partir de 1868. Esta disminución debe ser matizada, como se comentará más tarde. Por otro lado el crecimiento no es proporcionado. Grosso modo, mientras que el número de pilotos se multiplicó casi por cuatro, contra maestres y patrones no llegaban a doblar su número, y la marinería en su conjunto se triplicó; el único sector que redujo su número fue el de inhábiles. En total, el número de hombres de mar se multiplicó por 2,5 entre 1815 y 1860.

He elaborado un cuadro estadístico que permite una visión más específica desde el punto de vista territorial, por Departamentos y por provincias marítimas, para un momento concreto. De los datos disponibles he contabilizado el total de los pilotos (sumando las tres categorías: primeros, segundos y terceros) y he ignorado a la gente de maestranza. Los datos para 1845-1846 son los siguientes<sup>219</sup>:

<sup>219</sup> Se pueden comparar estos datos con los que dará más tarde Corroza, también para el año 1845: 4.989 pilotos, 445 Oficiales (contra maestres), 53.986 hábiles y 5.542 inhábiles. En total, 59.420 hombres, frente a los 69.904 de Madoz. Descontando los 3.895 patrones que Corroza no considera, la diferencia entre uno y otro es de 6.689, diferencia que no puedo explicar, aunque en parte puede deberse a los 1.387 vascos.

**Tabla 3. Distribución geográfica de los matriculados (1845-1846)**

	Pilotos	Patrones	Contra maestres	Marinería	Inhábiles y veteranos	Total
<b>CÁDIZ</b>						
Cádiz	673	209	157	2.701	160	<b>3.900</b>
Algeciras	-	51	-	661	45	<b>757</b>
Canarias	120	-	-	3.323	780	<b>4.223</b>
Málaga	197	137	7	1.666	37	<b>2.044</b>
Motril	1	26	-	393	4	<b>424</b>
Almería	4	47	3	535	17	<b>606</b>
Sevilla	19	63	16	576	9	<b>683</b>
Sanlúcar	1	165	17	724	28	<b>935</b>
Huelva	1	197	1	1.895	159	<b>2.253</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1.016</b>	<b>895</b>	<b>201</b>	<b>12.474</b>	<b>1.239</b>	<b>15.825</b>
<b>CARTAGENA</b>						
Cartagena	46	234	17	1.163	84	<b>2.044</b>
Alicante	216	452	3	4.357	65	<b>5.093</b>
Valencia	35	284	6	1.782	216	<b>2.323</b>
Tortosa	20	178	5	1.803	206	<b>2.212</b>
Tarragona	68	136	1	1.111	92	<b>1.408</b>
Barcelona	437	191	17	1.505	137	<b>2.287</b>
Mataró	614	663	2	2.552	229	<b>4.060</b>
Palamós	77	225	2	1.817	163	<b>2.284</b>
Mallorca	421	238	26	2.391	89	<b>3.165</b>
Menorca	178	128	4	1.183	42	<b>1.535</b>
Ibiza	47	82	2	889	104	<b>1.124</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2.159</b>	<b>2.811</b>	<b>85</b>	<b>20.553</b>	<b>1.427</b>	<b>27.535</b>
<b>FERROL</b>						
San Sebastián	20	-	-	344	16	<b>380</b>
Bilbao	811	-	-	196	-	<b>1.007</b>
Santander	82	51	16	1.417	577	<b>2.143</b>
Gijón	220	19	13	2.473	234	<b>2.959</b>
Vivero	17	34	6	2.169	212	<b>2.438</b>
Ferrol	48	25	70	4.011	372	<b>4.526</b>
La Coruña	286	38	45	2.896	206	<b>3.471</b>
Villagarcía	214	9	2	2.522	811	<b>3.558</b>
Vigo	109	13	3	5.460	477	<b>6.062</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1.807</b>	<b>189</b>	<b>155</b>	<b>21.488</b>	<b>2.905</b>	<b>26.544</b>
<b>ESPAÑA</b>	<b>4.982</b>	<b>3.895</b>		<b>54.515</b>		<b>69.404</b>

**Fuente:** elaboración propia a partir de Pascual Madoz: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid, 1846-1847. Tomo V, 1846, 228-229 (Departamento de Cádiz, datos correspondientes a diciembre de 1845); Tomo VIII, 1847, 54-55 (Departamento de Ferrol, datos correspondientes a noviembre de 1846); Tomo V, 1846, 584-585 (Departamento de Cartagena, datos correspondientes a septiembre de 1845).

Las provincias suministraban hombres de mar de forma proporcional a su población matriculada, aunque no había un equilibrio territorial en cuanto a las categorías profesionales. Los datos que ofrece Madoz, por ejemplo, muestran interesantes disparidades en cuanto a la configuración del personal (como diferencias numéricas de patrones o pilotos)<sup>220</sup>. Tradicionalmente, el mayor contingente de marineros procedía de Galicia; así era en el siglo XVIII, y en el siglo XX, y todo indica que también fue igual en la primera mitad del XX (ALONSO, 1978:77; VÁZQUEZ LIJÓ, 1997:120-121 y pássim). Con datos posteriores, de 1860, una fuente establecía que las proporciones de marineros españoles por población total eran: para el País Vasco, 1/27; para el Departamento de Ferrol, 1/86 habitantes; para el de Cádiz, 1/254; y para el de Cartagena, 1/252<sup>221</sup>. Estas proporciones casi coinciden con las que daba Canuto Corroza para los años 1858-1859, es decir, diez años después, las diferencias son irrelevantes: para el País Vasco, 1/27; para el Departamento de Ferrol, 1/85; para el de Cádiz, 1/214; y para el de Cartagena, 1/152 (CORROZA, 1865:60-61)<sup>222</sup>. En cuanto a la distribución profesional, tomo el ejemplo concreto de Barcelona. Laureano Figuerola (FIGUEROLA, 1968:195) llamaba la atención sobre las proporciones de profesionales de la matrícula de Barcelona en 1849. Según sus datos, había 531 pilotos (de primera, segunda y tercera categoría) por 1.819 marineros hábiles, es decir, una proporción de 3,4 marineros por cada piloto. Hay que contextualizar estos datos y recordar que en Barcelona había 531 pilotos, y en total en España eran 4.989; en cambio, del total de marineros hábiles españoles (53.986), solo 1.819 eran catalanes. Nuevamente debe tenerse en cuenta que las Matrículas consideraban a los pescadores y los marineros hombres en activo, aptos, y no hacían ninguna distinción entre ellos. Por tanto, solo pueden ofrecerse datos globales.

Para el período de 1860-1914, en plena transición de la vela al vapor, las fuentes son escasas. Los *Estados Generales de la Armada* recogían los datos de la Matrícula, pero dejaron de hacerlo hacia 1858 y no he encontrado una fuente alternativa. La falta de datos puede suplirse, en parte, utilizando otros recursos. Una fórmula es calcular la ratio de tripulación, una media de hombres en cada buque. Gelina Harlafis propone una media de nueve hombres por velero y

---

<sup>220</sup> En *La Marina Española* se ofrecen datos sobre Mallorca (núm. 13, 18 de enero de 1868); Santander (núm. 16, 6 de febrero de 1868) y Torrevieja (núm. 31, 6 de mayo de 1868).

<sup>221</sup> *Información sobre las consecuencias... Tomo III. Industrias lanera y naviera*. Información oral. Decimoséptima sesión, celebrada el día 8 de mayo de 1880. Intervención del Sr. Gabriel Rodríguez, 762-763. En este texto se dice que el número de matriculados no pasaba de 90.000 hombres. Según esta misma fuente, mientras que en Inglaterra había un marinero por cada 37 habitantes, la proporción en España era de uno por cada 190.

<sup>222</sup> Los datos se parecen tanto que puede aventurarse que fueron transcritos erróneamente de esa fuente.

de 25 para los primeros vapores, datos que, dice, coinciden con los números británicos (HARLAFIS, 1995:169-170). Me propongo utilizar este recurso para cubrir el período 1860-1914, pero utilizando para el caso español la media señalada por Ricart Giralt de ocho hombres por velero y 40 hombres por vapor<sup>223</sup>. Se trata de un cálculo muy restrictivo, que se limita a calcular el número de hombres necesario para tripular los buques. No considera los hombres pendientes de embarque, los enfermos, los que se hallan en tránsito, o prestando el servicio militar, etcétera. El conjunto de profesionales debía ser necesariamente superior, pero permite afinar mejor el número de hombres ocupados, eliminando la distorsión provocada por los pescadores o estibadores, también matriculados. El resultado del cálculo es el siguiente:

**Tabla 4. Proporción unidades / tripulantes (1860-1914)**

AÑO	VELEROS	HOMBRES	VAPORES	HOMBRES	TOTAL
1860	1.352	10.816	28	1.120	11.936
1888	1.326	10.608	432	17.280	27.888
1890	1.238	9.904	415	16.600	26.504
1895	1.229	9.832	491	19.640	29.472
1901	546	4.368	514	20.560	24.928
1910	305	2.440	550	22.000	24.440
1914	236	1.880	625	25.000	26.880

**Fuente:** elaboración propia a partir de Gómez Mendoza, A; San Ramón, E. (2007: 545). Flota mercante española. Buques mayores de 50 Toneladas de registro bruto (TRB). Ricart (1881: 315 ss):.

### **Los marinos españoles en el mercado de trabajo internacional**

Una de las preguntas constantes en la historia del trabajo en el siglo XIX es cuándo se crea un mercado de trabajo, es decir, en qué momento el trabajo pasa a ser una mercancía que se vende y se compra igual que cualquier otra cosa y cuyo precio se fija, como en los demás mercados, mediante la oferta y la demanda. En el caso del trabajo en la mar, parece claro

<sup>223</sup> RICART (1881:315 y ss). Con estos datos, Ricart ya calculaba para la Marina mercante española unos 40.000 marineros.



desde el inicio de la navegación trasatlántica e incluso antes, desde el siglo XIII o el XIV, ha existido un trabajo asalariado, y por tanto una fuerza de trabajo que se ofrecía en los puertos para formar parte de las tripulaciones. En función de las necesidades del buque (urgencia de la partida, peligro del viaje, etcétera), las condiciones del contrato debían ser adaptadas a la abundancia o la escasez de oferta de manos y por tanto se creaban unas condiciones de mercado donde los hombres, libres, vendían su trabajo. Cada puerto, cada tipo de navegación y cada circunstancia influía en el valor de los salarios, y sin duda alguna la cantidad de hombres disponibles para cubrir las plazas a bordo condicionaba el precio final. El mercado de trabajo en la mar era esencialmente internacional y libre, salvo para aquellas flotas que, como la española, restringían tanto el acceso de marinos extranjeros a contratas en buques españoles como el embarque de españoles en buques extranjeros. Además, las características de la Matrícula de mar limitaban el mercado español a un cierto tipo de trabajadores y por tanto no era una oferta absolutamente libre, lo que creaba unas distorsiones que son difíciles de valorar.

Por los grandes puertos europeos y americanos se movían marinos de diversas naciones, lenguas y religiones, constituyendo una fuerza de trabajo flexible y cosmopolita que podía embarcarse en casi cualquier buque, ya que el oficio y los sistemas de trabajo apenas presentaban variaciones en un punto u otro del globo. En la navegación velera se encontraban las tripulaciones más internacionales, fenómeno que se repetiría en el vapor solo cuando éste alcanzó su máxima difusión<sup>224</sup>. El mercado internacional quedaba articulado a partir de múltiples mercados locales basados en los grandes puertos, cada uno afectado por las condiciones económicas locales según distintos niveles salariales y las alternativas laborales. Los salarios podían variar enormemente de un puerto a otro y de un país a otro; en algunos casos, por ejemplo, los altos salarios se relacionaban con la demanda pero también con la urgencia de completar cuanto antes las tripulaciones, ya que el retraso significaba tiempo de estancia en puerto y costaba dinero. En otros casos, los salarios bajos se debían a que al existir competencia por los puestos de trabajo los candidatos se ofrecían a la baja para obtener plaza<sup>225</sup>.

---

<sup>224</sup> Según HAMRE (en prensa) las tripulaciones de la marina de vela eran esencialmente cosmopolitas, mientras que las de vapor eran, al principio, menos internacionales, tal vez por el hecho de que los vapores hacían trayectos de cabotaje o de corta distancia, muy próximas a los mercados de trabajo locales. El caso noruego, estudiado por este autor, es probablemente extrapolable a la mayor parte de las flotas.

<sup>225</sup> En APM. *Cuenta corriente del bergantín Amable Teresa con el capitán Pedro Mir Juliá en su 25.ª expedición*. En las páginas 21 a 25: Salarios entregados durante el viaje incluso en Barcelona. Se anotan los

Sin embargo, como demuestran la amplia bibliografía nacional e internacional existente y las fuentes consultadas, la presencia de españoles en este mercado internacional era irrelevante. Aquel componente plurinacional e incluso multirracial raramente se daba en la marina española. Sin duda, el hecho de tener un mercado cautivo a causa de la Matrícula, por un lado, y por trabajar con un tráfico colonial cerrado con América y, en menor grado, con Filipinas (sin citar el cabotaje reservado al pabellón español), dejó a los españoles fuera de los mercados internacionales. Era raro encontrar marineros extranjeros enrolados en buques españoles, y de la misma forma, tampoco abundaban los nacionales embarcados en buques extranjeros<sup>226</sup>, pues para ello se precisaba de una autorización expresa del capitán general del Departamento, o de los comandantes de las provincias en casos de urgencia. Sin duda, esta realidad limita las perspectivas y las experiencias de los marinos. El caso español tiene un cierto paralelismo con el francés, donde el sistema de la Inscripción Marítima y el comercio protegido y subvencionado tenía efectos similares (LENHOFF, 2006). En otras marinas la situación era radicalmente diferente, y eso explica en parte este aislamiento de los españoles de las grandes corrientes económicas y laborales, y que el papel de los marinos españoles en la industria marítima esté ausente de la bibliografía internacional.

Naturalmente, para la mayor parte del período estudiado se entienden como nacionales todos los matriculados en cualquier territorio de soberanía española: provincias peninsulares, Baleares y Canarias, Cuba, Puerto Rico e incluso Filipinas, aunque este último caso presentaba ciertas particularidades. Cuando se reformó la Ordenanza de Matrícula por decreto de 27 de noviembre de 1867, un autor citaba el hecho de que se podía conceder a los indígenas del Archipiélago filipino que hubiesen prestado servicio de campaña en la Armada

---

nombres de los marineros, su plaza, el lugar de desembarco (Montevideo, Pernambuco, Montevideo por segunda vez, Habana, Barcelona. Llama la atención que bajo la misma denominación aparecen salarios distintos, y también la movilidad en la tripulación, con frecuentes cambios en los diferentes puertos. Es decir, hay marineros con salarios de 13, 14, 15 y 16 duros; mozos a 11 y 13; cocineros con 18 y 20 duros. El piloto cobraba 30; el contraestre, 23; y el carpintero, 17; estos tres últimos son los únicos que hacen el viaje redondo. También aparece el salario del capitán: por 18 meses y 27 días a 60 duros mensuales cobró en total 1.134 duros o pesos fuertes.

<sup>226</sup> Aun así no son casos excepcionales, solo infrecuentes. A modo de ejemplo, en APM, *Libro de cuenta y razón del bergantín Ataulfo* (1887), entre una tripulación donde abundan los apellidos catalanes, encontramos a los marineros James Morphi (sic), Charles Jordan y Thomas Lethermner, embarcados en Montevideo para cubrir las plazas de algunos hombres que habían desembarcado allí. Por otro lado, aunque las dos terceras partes de la marinería han de componerse exclusivamente de españoles, era de libre elección el personal de cámara y los fogoneros (Consejo Superior de Agricultura, Industria y Comercio. *Comisión especial encargada de emitir dictamen acerca del interrogatorio de las medidas que pueden adoptarse para el fomento de la Marina mercante y del comercio nacional*. Madrid, establecimiento tipográfico de M. M. de los Ríos, 1879. Pregunta 4.<sup>a</sup>, 37-40).

por cuatro años iguales derechos que a los inscritos en la Matrícula, es decir, derecho a tripular buques mercantes españoles como cualquier nacional<sup>227</sup>. Por otro lado, en un artículo publicado en 1888 se decía que «nuestra gente de mar [...] irá perdiéndose paulatinamente como es notorio sucede, dándose el caso que la Marina mercante está hoy servida en sus tripulaciones por un gran contingente de filipinos a falta de nuestro antiguo personal»<sup>228</sup>.

Sobre la presencia de filipinos no he encontrado otras referencias precisas, más allá de datos dispersos<sup>229</sup>. Recuérdese que mientras que Cuba era una provincia marítima donde la Matrícula de mar se organizaba como en la Península, en Filipinas había matrícula solo para los pilotos y para embarcaciones, y al resto de la gente se la consideraba «matrícula eventual» y no tenían la misma consideración que el resto de los hombres de mar<sup>230</sup>. El reverso de la moneda es que en ciertos casos se permitía que una parte de la marinería a bordo de buques españoles pudiese ser extranjera. Ya en un documento de 1778 se establecía que capitanes, patronos, maestros, oficiales de mar y las dos partes de los marineros embarcados a Indias debían ser españoles o naturalizados. El tercio restante podía componerse de «Extranjeros Catholicos, comprendiéndose todos en la Matrícula»<sup>231</sup>. Había una cierta flexibilidad. Podían embarcarse marineros extranjeros, por ejemplo, cuando el buque estaba en puerto extranjero y resultaba imposible encontrar nacionales y era urgente completar la dotación. Debía solicitarse al cónsul correspondiente y con su aprobación se extenderían los permisos y pasaportes necesarios. Pero lo cierto es que es raro encontrar marinos extranjeros en buques españoles, por lo menos en la documentación consultada. No debía de resultar un mercado de trabajo atractivo, frente a otras opciones.

El siguiente cuadro muestra la postura de las principales marinas mundiales en cuanto al embarque de extranjeros, en dos momentos diferentes, 1897 y 1902. Los datos permiten

---

<sup>227</sup> TOPETE (1868:6).

<sup>228</sup> En «Congreso Económico Nacional, Barcelona, 1888. Sección I. Comercio y Navegación», *Revista de la Asociación de navieros y Consignatarios de Barcelona*, 1888, Tomo V, 160.

<sup>229</sup> Por ejemplo, un contrato en el que aparecen dos marineros naturales de Manila, Andrés Magcipoc y Rufino Quirós (en AS. *Contrata de la corbeta Habana en su primera expedición. 13 de enero de 1891. Capitán Jaime Sust Alsina. Libro de cuenta y razón*). En la corbeta Pablo Sensat, en viaje realizado en 1879, se pierde en la mar un marinero natural de Manila, Faustino Marqués (en AM, *Cuaderno de bitácora de Salvador Maristany Sensat, capitán y piloto de derrota de la corbeta Pablo Sensat de la matrícula de Barcelona*). Son datos dispersos pero parecen indicar que la presencia de filipinos no era rara.

<sup>230</sup> Nominalmente según una Real Orden de 1796, se habían establecido un reglamento adaptado que calcaba las Matrículas de mar, pero para cubrir las necesidades de la Armada se recurría básicamente a voluntarios, que aparentemente nunca faltaban (en RODRÍGUEZ TRUJILLO (1887:43, 52 y 68).

<sup>231</sup> *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias, de 12 de octubre de 1778*, punto 3.

comprobar la tendencia general hacia la liberalización en cuanto a la nacionalidad de los tripulantes:

**Tabla 5. Composición de las tripulaciones por nacionalidades (1879 y 1902)**

NACIÓN	TRIPULACIÓN EXIGIDA (1879)	TRIPULACIÓN EXIGIDA (1902)
España	Oficiales y dos tercios de la tripulación nacionales	Oficiales y dos quintas partes de la tripulación nacionales
Francia	Oficiales y la mitad de la tripulación nacionales	Oficiales y tres cuartas partes de la tripulación nacionales
Inglaterra <sup>232</sup>	Libertad de elección	Libertad de elección
Austria	Capitán y dos tercios de la tripulación nacionales	Capitán nacional, resto libre elección
Bélgica	Libertad de elección	Libertad de elección
Dinamarca	Totalmente nacional	Libertad de elección
Noruega <sup>233</sup>	Libertad de elección	Libertad de elección
Suecia	Capitán nacional, resto libre elección	Libertad de elección
Italia	Oficiales y dos tercios de la tripulación nacionales	Oficiales y dos tercios de tripulación nacionales
Países Bajos	Libertad de elección	Libertad de elección
Alemania	Libertad de elección	Libertad de elección
Rusia	Oficiales y la cuarta parte de la tripulación nacionales	Oficiales y tres cuartas partes de la tripulación nacionales
Brasil	Capitán nacional, resto libre elección	Capitán nacional, resto libre elección
Estados Unidos	-	Totalmente nacional

**Fuente:** Los datos para 1879 en Consejo Superior de Agricultura, Industria y Comercio (1879); Los datos de 1902 en Moraël (1911).

<sup>232</sup> La presencia de extranjeros en la marina británica era objeto de discusión y una de las causas atribuidas al deterioro de la misma. El punto álgido se alcanzó, según Fayle, en 1903, cuando excluidos Lascars y otros asiáticos empleados en rutas en o hacia aguas orientales, había casi 23 extranjeros empleados en buques británicos por cada 100 británicos (FAYLE, 2006:289). Otra fuente dice que «una gran mayoría de marineros de los buques ingleses son extranjeros, pudiéndose evaluar su número de un 10 a un 11 por ciento según memoria presentada a la Cámara de los Comunes de 1875. Pero dicho documento es muy erróneo, pues que el *Merchant Shipping Act* de 1854 no obliga a los marineros a declarar su nacionalidad, por consiguiente es difícil un trabajo estadístico en este asunto. Y aún más, la misma acta dice que con el nombre de marino se entiende a toda persona (a excepción de los capitanes, pilotos y alumnos) que tiene algún empleo a bordo de un buque, de manera que los maquinistas, fogoneros, cocineros, despenseros, camareros y el gran número de empleados, especialmente en los buques de vapor, están clasificados como marineros. En realidad el número de marineros extranjeros es en Inglaterra de un 50 %» (NAVY, 1877).

<sup>233</sup> Este dato puede ser matizado. Pese a todo, en 1875 solo un 7,2 por ciento de los marinos embarcados en la flota noruega eran extranjeros, y mayoritariamente en las clases inferiores. En 1900 la proporción había subido al 17 por ciento (HAMRE, en prensa). En la flota canadiense solo se embarcaba un 15 por ciento de nacionales (FISCHER y NORDVIK, 1985:140. Traducción facilitada por Harald Hamre).

## **El acceso al mercado de trabajo**

Existían básicamente dos vías para llegar a tripular un velero de altura. En un primer caso, los profesionales hacían el salto de la pesca costera o de la navegación de cabotaje hacia los viajes trasatlánticos, de manera que partían de una experiencia previa en el oficio y la mar les era familiar. En general, este era el caso español. El segundo camino era que los jóvenes se embarcasen directamente en veleros de altura, sin experiencia previa. Este era el caso más habitual en otras marinas. Un estudio de Armstrong sobre la marina de cabotaje británica demuestra que la navegación costera era tenida como una carrera en sí misma y no únicamente como un paso previo a la navegación de altura (ARMSTRONG, 2009:138-140). Todos los indicios apuntan a que en España se daba la misma situación y el cabotaje era un sector con vida propia más que la antesala de la navegación de altura.

Como he mostrado al hablar de las matrículas, las tripulaciones de los buques de vela se reclutaban, en España, entre las familias que tradicionalmente se hallaban vinculadas a la mar, en el sector de la pesca, de la navegación o de la construcción naval. Existía un mecanismo endogámico de reproducción profesional. Las estructuras familiares facilitaban el acceso a la profesión y a la vez abocaban a sus miembros inexorablemente a la misma mediante la transmisión, de generación en generación, del oficio y de una cultura técnica propia. Era un mercado con un alto nivel de endogamia. Es decir, el hijo de un marino aprendía el oficio de su padre y si quería continuar sus pasos debía, como su progenitor, matricularse y comprometerse a servir en la Armada. Es probable que tuviese razón un grupo de comerciantes y marinos de Palma de Mallorca cuando, en un folleto fechado el 28 de febrero de 1856, afirmaba que «la mayor parte de los que se dedican a su ejercicio no es por vocación, sino por ser hijos de miserables pescadores, que ya desde la infancia les acostumbran a la vida en la mar y que a trueque de que les ayudan a subsistir, no les dejaron conocer otro ramo de industria».

También señalaban la falta de otros tipos de empleo en la costa como la causa de que los hombres del litoral acabasen desempeñando los oficios marítimos, carentes de posibilidad de elección<sup>234</sup>. Sin duda los hombres se embarcaban porque obtenían una recompensa económica que no podían rechazar o que era superior a las que ofrecían los empleos en tierra. Cuando una de estas dos premisas no se cumplía, solo el factor vocacional o las necesidades de tipo

---

<sup>234</sup> *Memoria sobre los vicios...*, 38-39.

personal explicaban la preferencia por el trabajo a bordo. Esto sería cierto en lugares como Galicia y Andalucía, por ejemplo, donde la mar podía ser una salida a una falta de oferta laboral endémica. En Cataluña, con el tiempo la industria fue ofreciendo oportunidades, lo que explica la progresiva desaparición de los catalanes de la Marina mercante española, a excepción de la oficialidad en las primeras décadas del siglo XX. El caso del País Vasco es parecido, pero allí el peso de la tradición marítima era y es mucho más potente y los vascos continuaron formando parte de las tripulaciones.

Parece existir división de opiniones sobre la valoración de esta elección profesional. Algunos, como Rediker, veían el trabajo en la Marina mercante como una prisión flotante en constante peligro de naufragio. No falta sin embargo quien presentara la opción de la vida marinera como una gran oportunidad:

*La holganza en el intermedio de las navegaciones, el abundante rancho que comúnmente se suministra a bordo de los buques mercantes, el natural deseo y la halagüeña esperanza de ver países remotos y extraños, y sobre todo el caudalejo que al regreso percibe por entero el navegante en la distribución de ganancias si va a la parte o por razón de salarios, regularmente mayores que lo que ganan los jornaleros en tierra, forman el cebo que atrae a los jóvenes a la profesión de marino [...]; sin estos atractivos pocos o ninguno se alistaría en las Matriculas<sup>235</sup>.*

Yo sostengo una visión mucho más abierta que acepta el hecho de que se trate de una elección libre, es decir, que el trabajo en la mar era más una opción que un acto desesperado. Si no, ¿por qué los hombres iban a la mar una y otra vez? Coincido con Davies cuando llama la atención sobre el hecho de que la vida del marino ofrecía una rara oportunidad de salir de un mundo cerrado, acceder a posibilidades inaccesibles a la gente de tierra adentro, en cierto modo ser dueño de su destino, o por lo menos en mayor medida de lo que podía esperar un terrestre ligado a la tierra, al taller o a la mina (DAVIES, 2002:145). La idea de viajar y ver mundo pesaba sin duda en la decisión de un joven que abandonaba el cabotaje para pasar a la navegación trasatlántica. Estas expectativas no se cumplían, ya que los marinos acababan viendo muchos más horizontes marinos que lugares exóticos, y al llegar a puerto las restricciones para bajar a tierra eran a menudo totales (para evitar deserciones, por razones sanitarias, etcétera), lo que a veces acababa generando frustración (NOLAN, 1973:93).

---

<sup>235</sup> En FERRET (1819:170).

Pero hay otro factor importante. Estoy convencido de que para los pescadores la vida tenía un aspecto más negro, pero compensado por la vida con un pie en tierra; en cambio, para los marinos de altura el factor vocacional era importante, no solo para las categorías superiores sino incluso para la marinería. No tengo duda alguna de que muchos profesionales querían ir a la mar pese a la dureza de las condiciones, no solo por tradición familiar sino también por un factor que el historiador a veces olvida o menosprecia: la fascinación por los barcos y por la mar, una pasión que cualquier marino certifica (PORTER, 1989:319). La llamada de la mar ha sido un hecho constante en la historia de la humanidad y explicarla únicamente mediante motivaciones económicas resulta una postura reduccionista basada en el desconocimiento propio de los «terrestres» cuando analizan un sector tan particular. El factor vocacional es tan difícil de documentar y cuantificar como innegable<sup>236</sup>.

Algunos autores son de la opinión de que quien entraba en el mundo de la navegación lo hacía también en un sistema del cual no era fácil salir para volver a tierra y encontrar otro tipo de trabajo, ya que las capacidades desarrolladas a bordo tenían un difícil encaje en tierra<sup>237</sup>. Por ejemplo, Rediker dice que «*Once a sailor, the chances were that he would always be sailor*» (REDIKER, 1987). Discrepo totalmente y creo que para la mayor parte de ellos había otras posibilidades en tierra, esporádicamente o al final de su vida laboral. Los marineros estaban entrenados en trabajos manuales, eran fuertes y ágiles, se habían habituado al sufrimiento y a la disciplina, pero también al orden y a la limpieza. Esto los convertía sin duda en trabajadores interesantes. En cuanto a sus capacidades, muchas de ellas podían tener aplicaciones en tierra, no solo en el mundo marítimo y portuario sino también en la industria, en el transporte y en otros ámbitos. La clave está en la toma de la decisión, llegada una cierta edad, de abandonar la mar aún en condiciones de encontrar un buen trabajo en tierra, en lo que el propio Rediker califica de «*lateral movement, from seafaring to another proletarian labour such as working on the docks*» (REDIKER, 1989:349-350). Un campo inexplorado es la transferencia de trabajadores de la Marina mercante a otros sectores relacionados, como la

---

<sup>236</sup> Así, una encuesta realizada en la década de 1980, aunque no puede ser extrapolada automáticamente a períodos anteriores, señalaba tres grandes motivos para ir a la mar: la vocación, la necesidad y las ganas de aventura. El resultado apuntaba que había un equilibrio entre el factor vocacional y el económico, mientras que el vocacional destacaba en las clases superiores, entre los oficiales. La misma encuesta indicaba que con la edad el desencanto hacía que la mayoría de los marinos se mantuviese en el oficio por razones puramente económicas (RODRÍGUEZ-MARTOS, 1996:99 y ss.).

<sup>237</sup> Conozco pocas referencias sobre este asunto. En una de ellas, la *Memoria sobre los vicios de que adolece la ordenanza de Matriculas de Mar*, publicada en Barcelona en 1856, se afirma que, aunque los matriculados podían ejercer oficios terrestres, les resulta casi imposible.

pesca o los servicios portuarios. Garrido (2011) señalaba que en época moderna, en función de los ciclos económicos, algunos hombres se embarcaban en buques de altura o regresaban a la pesca, pero la relación entre ambos sectores como mercados de trabajo para el mismo tipo de profesionales (en este caso, marineros) está por investigar para otras cronologías.

En España existía, para la marinería, una vía fácil y directa para desembarcarse, por lo menos mientras duró la Matrícula. Me refiero al trabajo en los puertos, bien en la estiba y desestiba o bien en labores auxiliares. Los navieros relacionaban la falta de marinería con esta posibilidad,

[porque] *siendo escasos los marineros por efecto de las Matrículas de mar y siendo pocos entre estos los que quieren arrostrar los peligros y fatigas del viaje, porque es para ellos mas cómodo y bastante lucrativo emplearse en trabajos de faquín en los muelles, lo cual les está exclusivamente reservado por privilegio que consignan las ordenanzas exigen los que consienten en embarcarse crecidos sueldo o salarios y manutención sumamente costosa comparada con la de toda las otras marinas*<sup>238</sup>.

Una cuestión aparte es la dificultad de adaptación del marino al trabajo en tierra firme, no tanto desde el punto de vista personal como profesional. La propia estructura jerárquica a bordo y la confusión entre trabajo y vida privada en un espacio cerrado y totalmente regulado, que cubría todas sus necesidades y limitaba su capacidad de decisión, podía generar una cierta dependencia e inmadurez, junto con una destacable carencia de habilidades sociales y de relación. A bordo, la vida y el trabajo se desarrollaban en un medio rígidamente estructurado, donde el lugar de cada uno era conocido y sus reacciones predecibles. El estatus y la división del trabajo señalaban los límites de maniobra de cada hombre en un entorno delimitado y conocido. Cuando desembarcaba y se movía en un entorno diferente, menos rígido pero mucho más complejo socialmente, con códigos de conducta desconocidos, el marino podía tener dificultades de adaptación y de comunicación, incluso conflictividad a causa de unas carencias afectivas (por inexistencia o extrema limitación de relaciones sociales con la familia, la mujer, los hijos, los amigos, etcétera) y una falta de sociabilidad que derivaban en

---

<sup>238</sup> En BC. Fondo de la Junta de Comercio de Barcelona. Juntas Provinciales de Agricultura, Industria y Comercio. Expediente 3. Informes y Servicios. 1886. JC 246-11. Respuestas al interrogatorio dirigido a los armadores o navieros. 4.º. Ibarz calcula, para un período posterior (1922-1936), que casi la mitad de los estibadores asociados al Montepío de San Pedro Pescador (que realizaban las faenas de carga y descarga a bordo de los barcos) procedía de la filas de marinos mercantes, que dominaban este tipo de trabajos (IBARZ, 1993:126).



un sentido de no pertenencia a la comunidad o de incompreensión<sup>239</sup>. La seguridad de una posición a bordo sostenida en un equilibrio de responsabilidades, habilidades y tareas se desvanecía en tierra, y era entonces cuando se volvían más patentes las diferencias con los terrestres, así como el sentimiento de desarraigo, a la vez que se reforzaba la identificación del hombre como marino. Los estereotipos literarios a menudo recogen esa visión (NOLAN, 1973:92-95), y puede afirmarse que muchos de estos problemas de adaptación a la sociedad son compartidos por quienes han desarrollado parte de su vida en instituciones totales, como los militares y los reclusos<sup>240</sup>.

En otro orden de cosas, podría pensarse que las tripulaciones se componían de gentes iletradas. No resulta fácil documentar el nivel de alfabetización de la gente de mar. Algunos indicios pueden hacer pensar que los gremios de mareantes se habían ocupado en el pasado de formar mínimamente a sus miembros. Por ejemplo, en Mallorca se encuentra un documento que prescribe que:

*Siempre que reconozca que el Capellán de la Capilla, u otro puede ser Maestro de Escuela del Gremio, hará se trate a su preferencia en Junta general para examinar ventajas, y posibilidades, y en caso de decidirse que debe haverle, cuidará de que los hijos del Gremio logren la educación necesaria para poder con el tiempo ser Patronos, Sobrecargos y Escribanos, u otros manejos que requieren saber leer, y escribir<sup>241</sup>.*

Sin embargo, no puede concluirse que fuera esta una práctica habitual: en Barcelona, a finales de 1877, el teniente de navío de primera clase Adolfo Reynoso, destinado en aquella Comandancia Militar de Marina, confeccionó una estadística a partir de las tripulaciones de los buques españoles que estaban en aquel puerto el día 31 de diciembre del año citado. La muestra contempla un total de 165 naves, listadas por tipo, nombre, situación y detalles de su tripulación: 100 veleros de altura, 35 de cabotaje, 17 vapores, 7 buques de guerra, 5 embarcaciones auxiliares y una casa flotante de baños. Se trataba de buques en diferentes estados (en carga, desarmados, en carena, etcétera); por tanto, las tripulaciones son reducidas, no están completas, y en algún caso cuentan con solo un vigilante. Por otro lado, aunque no lo

---

<sup>239</sup> Rodríguez Martos califica este proceso como una experiencia de desculturización, y remarca la importancia que para el marino tiene lo que denomina la «conciencia de ausente» o «conciencia de olvidado», el sentimiento que el hombre de mar tiene de haber quedado al margen del mundo (RODRÍGUEZ-MARTOS, 1996:97).

<sup>240</sup> Sobre la adaptación a la familia y al entorno inmediato, y al mundo terrestre en general una vez se abandona la mar, véase RODRÍGUEZ-MARTOS (1996:158-179).

<sup>241</sup> ZALVIDE (1773: 44-45).

explícite, el estudio excluye a los oficiales, hombres que solían proceder de clases tradicionalmente vinculadas al comercio o a la navegación y eran gente alfabetizada y con una mínima formación que les permitía iniciarse en los estudios de la carrera náutica. El objeto de estudio de Reynoso eran las clases subalternas. La muestra abarcaba a 2.230 hombres, de los cuales 1.301 declararon saber leer y escribir (un 59 por ciento), 22 decían solo leer (un 1 por ciento) y 907 afirmaron no saber leer ni escribir (aproximadamente el 40 por ciento restante)<sup>242</sup>. Por supuesto, se trata solo de una muestra, pero apunta un resultado que desmontaría la imagen tradicional de una marinería totalmente analfabeta, aunque en realidad esa carencia educativa no hubiera supuesto un obstáculo ni para el desarrollo de su trabajo a bordo ni para la acumulación de conocimientos y experiencias diversas en sus navegaciones<sup>243</sup>. Los datos generales para la población española en 1877 señalaban una tasa de alfabetización del 45 por ciento<sup>244</sup>. Como contrapunto, Eric Sager (1989:159, Tabla 15) incluyó en uno de sus trabajos una estadística sobre el analfabetismo entre los marinos de diferentes naciones embarcados en buques canadienses en tres períodos concretos, considerando a aquellos que declaraban saber firmar. Recojo la parte de sus datos correspondientes aproximadamente al cálculo de Reynoso (período 1863-1878 en SAGER), con el lugar de nacimiento y el porcentaje de alfabetizados, ordenados de forma descendente: Alemania (86,4 por ciento); Nueva Escocia (84,3 por ciento); New Brunswick (76,3 por ciento); Inglaterra y Gales (72,5 por ciento); Escandinavia (69,1 por ciento); Estados Unidos (65,8 por ciento); y Francia (61,1 por ciento)<sup>245</sup>.

Por la información disponible sobre el funcionamiento del mercado de trabajo en la marina de vela española puede suponerse que se trataba de un mercado de trabajo rígido, donde las relaciones de parentesco y de paisanaje resultaban fundamentales a la hora de conseguir una plaza. En un buque, era frecuente que la tripulación fuese en su mayoría catalana, o gallega, y

---

<sup>242</sup> En *Revista Marítima*, núm. 3, 20 de enero de 1878. En un número posterior (núm. 4, 1 de febrero de 1878) se comentaba respecto a la estadística anterior: «Seguros estamos de que en ninguna otra profesión se alcanzará tan alta cifra; pero en la Marina debe aspirar a más aún [...]. Para el logro de ello no es necesario sino que desaparezca por completo la rancia idea, muy en baja ya, de que el mejor servidor es el más inculto».

<sup>243</sup> DELGADO (1989:70) cifraba en un 90 por ciento el número de analfabetos entre aquellos que se embarcaban en los buques del libre comercio con América a finales del siglo XVIII o principios del XIX. ZUCCHITELLO (2004:265) recogió algunos casos de simples marineros que, en la segunda mitad del siglo XVIII, se embarcaban con manuscritos o libros impresos para leer durante sus viajes, lo que parece que fue extraordinario en los barcos catalanes.

<sup>244</sup> GÓMEZ MENDOZA, A.; SAN RAMÓN, E. (2007:230, Cuadro 3.8)

<sup>245</sup> Véase también ALEXANDER (1980:3-33). Sobre analfabetismo en la Marina mercante italiana, ROLLANDI (2009:9-10) asegura que «*nei contratti esaminati, infatti, il 20 % degli arruolati non è in grado di firmare. Questo dato diviene più interessante se si osserva che la percentuale degli analfabeti è più alta sulle navi a vapore (24 %) rispetto a quella sui velieri (17 %)*».

los forasteros podían ser un elemento extraño. Por otro lado, el estricto veto laboral a los no matriculados propiciaba el fraude y, entre otras cosas, el embarque de prófugos, con la complicidad de armadores y familiares (VÁZQUEZ LIJÓ, 2006:409). Esta rigidez en cuanto a la reserva de trabajo no es incompatible con otro factor, que es la movilidad personal de los marinos una vez dentro del mercado, que cambiaban con frecuencia de puesto de trabajo: cada viaje era una empresa comercial en sí misma, con principio y final, y no siempre había una continuidad en las tripulaciones, de manera que los cambios de buque eran algo habitual. Además, se unían a estas circunstancias las incidencias propias de la navegación (accidentes, enfermedades) y la DESERCIÓN, fenómeno muy extendido, como se verá. Solo las navieras que tenían una flota de diversos veleros mantenían una cierta fidelidad con sus tripulaciones, basada sobre todo en las relaciones de paisanaje.

En el mundo de la vela no parece que faltara mano de obra, pese a las restricciones que marcaba el funcionamiento de la Matrícula. Recuérdese que en cada población los matriculados quedaban divididos en Cuadrillas o Trozos, de 20 o 30 hombres con un cabo de marina al frente, y que mientras una cuadrilla estaba en campaña, otra quedaba «embargada», es decir, sus movimientos estaban limitados y sus hombres no podían embarcarse más que en la pesca o la navegación costera; la tercera cuadrilla se mantenía en reserva pero con cierta libertad de movimientos, y solo una cuarta estaba en principio libre de obligaciones. Con tanta gente teóricamente fuera de la libre contratación se esperaría falta de mano de obra y sueldos altos, pero no parece que fuera así. Pese a la movilidad, la deserción y otros factores similares, un velero no encontraba grandes problemas para reunir su tripulación. No conozco referencias a buques detenidos por falta de tripulación, por lo que es de suponer que las plazas vacantes se cubrían con facilidad. Las características del trabajo (especializado y en cierto modo estandarizado) facilitaban la movilidad de los marinos de un buque a otro, vendiendo su fuerza de trabajo con una relativa libertad. Sin embargo, uno de los argumentos utilizados contra la Matrícula por sus detractores era su impacto sobre la oferta de los marinos. En el caso de Cataluña, la Junta de Comercio declaraba:

*No se encuentra con facilidad el número de hombres necesarios para cubrir las tripulaciones de los buques por lo que respecta al personal marino, pudiendo calcularse que no existe en Cataluña la mitad de la marinería necesaria, y siendo digno de observarse que cada día va en disminución. Es indudable que esta escasez de personal es otro de los terribles efectos de la existencia de las Matrículas de mar y de la dependencia de la Marina mercante de un Ministerio*

*que no es por su naturaleza el más a propósito para fomentar su desarrollo, sobre todo mientras subsista el régimen militar a que están sometidos los marinos*<sup>246</sup>.

Lo mismo se decía desde Cádiz, mientras que, en general, los navieros del norte declaraban no tener problemas para cubrir las tripulaciones. Tal vez lo que sucede es que ambas declaraciones eran ciertas, y en el caso catalán la escasez se debía más al abandono de la navegación por parte de los catalanes, que buscaban en tierra otras ocupaciones, que a las dificultades que planteaba la Matrícula, aunque también a estas. Y se insistió en que la afluencia en Cataluña de matriculados de todas las demás provincias era insuficiente, en que cada año se notaba la disminución en su número y que en Cataluña faltaba marinería<sup>247</sup>. Este argumento no era nuevo. Ya en 1819 Zeferino Ferret había señalado que a causa de las deserciones en tierras americanas se había reducido enormemente el número de marineros disponibles, sobre todo en Cataluña y Andalucía. A falta de un examen detallado del tema, se estimaba que en las expediciones a América se perdían anualmente entre una octava y una sexta parte de las tripulaciones por deserción (FERRET, 1819:89-91).

Una vez suprimida la Matrícula, ni hubo entrada de extranjeros ni parece que faltara personal. Más bien al contrario: cuando sí se produjo un cambio fue con la plena implantación del vapor, que provocó al principio un exceso de marinería (al reducirse, como se verá, el número de buques) y, posteriormente, un ajuste de la oferta (porque los jóvenes fueron buscando otras ocupaciones en tierra a medida que las condiciones de trabajo iban mejorando, mientras que en la marina no se producían mejoras visibles).

¿Cómo se conectaban las plazas disponibles con los marinos en busca de embarque? Existían oficinas de embarque en las navieras. También las asociaciones profesionales, y más tarde los sindicatos, tenían sus propios servicios de gestión de embarques. Por ejemplo, la Sociedad de Marineros y Fogoneros la Naval tenía, en 1914, una bolsa de trabajo y un centro de

---

<sup>246</sup> Fondo de la Junta de Comercio de Barcelona. Juntas Provinciales de Agricultura, Industria y Comercio. Expediente 3. Informes y Servicios. 1886. JC 246-11 Respuestas al interrogatorio dirigido a los armadores o navieros. Reproducido parcialmente en *La Marina Española. Periódico de Ciencias e Intereses marítimos*, núm. 42, 12 de julio de 1868, 339.

<sup>247</sup> Opinión suscrita por José Elías, dirigente de la patronal naviera catalana: «Las costas levantinas antes pobladas de bravos marinos, hállanse hoy casi desiertas, y es un hecho elocuente el que apenas existe gente de mar en Cataluña, y que si no yerran nuestras noticias, para cubrir las dotaciones de alguna de las naves del apostadero de este distrito marítimo, ha tenido que echarse mano de gente gallega, que sabe Dios si serán míseros pescadores que [no] han perdido de visa las costas españolas» (ELÍAS, 1885:143).

contratación, y sin duda existían muchas otras oficinas similares<sup>248</sup>. Incluso asociaciones de oficiales y de subalternos podían actuar conjuntamente como punto de información y de gestión de embarques<sup>249</sup>. Para aquellos que querían o debían continuar trabajando a bordo, el control de embarques era una herramienta para repartir las oportunidades de trabajo. En el Reino Unido, la *Navigation Act* de 1850 estableció oficinas de embarque en los locales de la Marine Board, de forma que podía evitarse a los embarcadores (SAGER, 1989:101), pero no existía nada parecido (desde la Administración) en España en esta época. Por último, era muy habitual (y lo ha sido hasta tiempos muy recientes) que la gente de mar se concentrara en ciertas tabernas o lugares de ocio, en donde fluía la información y los interesados podían ir a buscar a los hombres necesarios para completar sus tripulaciones. Los propietarios de estos auténticos centros de contratación tal vez cobraban algún tipo de comisión, o quizá tenían suficiente con beneficiarse de una clientela más o menos cautiva. También se podía acudir a los barcos en el propio muelle cuando había corrido la voz de que había plazas libres o si desde el buque mismo se hacía algún tipo de señal. Por ejemplo, cuando algún vapor correo de la Compañía Trasatlántica necesitaba tripulación, realizaba unas señales determinadas: para marineros, se izaba una bandera roja en el tope mayor, y si faltaban fogoneros o paleros la bandera era azul y se izaba en el tope. Los candidatos debían presentarse con su documentación<sup>250</sup>.

### **¿Tripulaciones numerosas?**

Desde el siglo XVII se había dado un proceso constante de desarrollo de nuevos tipos de buque, mayores en tamaño y capacidad de carga y con aparejos más sofisticados (DAVIES, 1962:355). Pero estos cambios no suponían un aumento de la tripulación. Antes al contrario, un objetivo permanente era la reducción del número de hombres a bordo, con el consiguiente ahorro en los gastos de explotación correspondientes a salarios y manutención, un asunto clave en la gestión plenamente capitalista del negocio naviero. Frente a este desiderátum, a lo largo del siglo XIX constituía un lugar común afirmar que las tripulaciones españolas eran más numerosas y más caras que las marinas extranjeras cuando se comparaban los gastos de

---

<sup>248</sup> *Boletín Náutico, Órgano de la Asociación Náutica Española*. núm. 143, mayo de 1914.

<sup>249</sup> Por ejemplo, la Sociedad Obrera de Marineros y Similares pidió a la Asociación Náutica Española, de oficiales de cubierta, que se les notificase las plazas vacantes. *Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 12, 1 de junio de 1903.

<sup>250</sup> En MMB. Fondo de la Compañía Trasatlántica. 2.1.1/43 Vapor *Infanta Isabel* (1862-1867). Número 20. *Señales de reclutamiento*. Impreso en Cádiz, 15 de marzo de 1865.

explotación<sup>251</sup>. La mayor parte de las fuentes coinciden en este extremo e intentan dar una explicación<sup>252</sup>. No resulta fácil establecer cuantos hombres se embarcaban en cada buque de vela. Las Ordenanzas de 1802, como las anteriores, habían dejado a los capitanes libertad total de contratación, no solo en cuanto al número de plazas, sino también en la calidad de la gente en cualquiera de sus clases, con la única condición de que fuera matriculada, y con la única excepción de casos específicos (como la citada obligatoriedad de embarcar cirujanos, capellanes, carpinteros, etcétera). El artículo 639 del Código de Comercio de 1829 mantenía esta libertad de contratación. Por tanto, en la época de la transición de la vela al vapor ninguna norma regulaba el número de tripulantes. El Decreto de 22 de noviembre de 1868 de Reorganización de las Actividades Marítimas (que entre otras cosas liberalizaba la introducción de buques de construcción extranjera y abolía ciertos impuestos y derechos), en su artículo 5.º establecía que los buques podrían tripularse con el número de hombres que su armador y su capitán creyesen conveniente, con arreglo al artículo 24.º, título 10 de las Ordenanzas de Matrículas vigentes, y a los artículos 1.º y 4.º del Real Decreto de 27 de noviembre de 1867, relativo a las obligaciones militares de los matriculados<sup>253</sup>. Con anterioridad a esta norma no he encontrado ninguna disposición que regule el número de tripulantes que debían embarcarse, ni números mínimos ni nada similar; es decir, lo que se conoce como un «cuadro indicador» de tripulación mínima obligatoria. Este tema se había considerado en el Proyecto de Ordenanza de 1864, pero sin que llegase a cabo<sup>254</sup>. La norma de 1868 establecía cómo debían ser las cosas en adelante, pero no indica que contradiga ni

---

<sup>251</sup> «La relación entre el número de tripulantes de nuestras naves y el de las extranjeras es bastante variable: en general puede decirse que en los buques de vela está comprendida entre 1/5 y 1/3 creciendo a medida que aumenta el porte de las naves». En *Información... Tomo I. Derecho diferencial de bandera*. Consejo Superior de Agricultura, Industria y Comercio, 419-420, pregunta 4.ª. Según Valdalisó, las quejas de los navieros españoles eran ratificadas por fuentes extranjeras: «*Each Spanish ship employed one man for every 4 tons. Each foreign ship employed one man for every 17 tons*» (VALDALISO, 1991:92) [Su fuente es *Parliamentary Papers Reports*, LXXII, 379].

<sup>252</sup> Baste el ejemplo de las respuestas a la *Información sobre las consecuencias...* Tomo I. Derecho diferencial de bandera. Son de este parecer: las sociedades de vapores M. Sáenz y Cia. y Vinuesa y Cia. de Sevilla, 45-46; el Centro Mercantil e Industrial de Gerona, 90; los Señores Llord y la Compañía de Barcelona, 334; la Junta Provincia de Agricultura, Industria y Comercio de Guipúzcoa, 340; y la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gerona, 354.

<sup>253</sup> «Por las disposiciones vigentes se deja á voluntad de los armadores el número y [las] condiciones de los hombres que han de tripular los buques» (Consejo Superior de Agricultura, Industria y Comercio, 1879: 37-40). También en el Reino Unido era un tema de debate, que se articuló alrededor del 1989 Manning Committee (DIXON, 1981:343-344, apéndice 16, 343 y 344).

<sup>254</sup> *Proyecto de ordenanza...*, Título III, Capítulo III, Art. 261.º: «para evitar los abusos y fraudes que pudieran cometerse dando cabida en las tripulaciones a hombres no habilitados para componerlas, o dedicados al tráfico ilícito, se fijará por el Ministerio de marina el número mínimo de los tripulantes para cada porte, clase y viaje de las embarcaciones, quedando a juicio de los respectivos Comandantes, en su habilitación y despacho, graduar también el máximo cuando notaren excesivo aumento de marineros presentados para su enrolamiento por los Capitanes o patronos».

derogue posibles disposiciones anteriores. ¿Por qué, entonces, los buques españoles iban tripulados por encima de lo necesario, si es que esta afirmación es realmente cierta?

Uno de las explicaciones posibles es que las Autoridades de marina presionaban para que se embarcasen muchos marinos, tal vez para proteger los intereses de un colectivo que era vital para la defensa de la nación. Como se comentó al hablar de la Matrícula, la Marina de guerra tendía a cuidar de una gente que en cierto modo consideraba más suya que del libre mercado. La presión se ejercía en el momento de formalizar los contratos en las escribanías de marina, según denunciaba la Junta de Comercio de Barcelona al afirmar que:

*Las Comandancias de Marina no permiten la salida de los buques mientras no lleven una tripulación muy numerosa que de ninguna manera exigen las ordenanzas de Matrículas de mil ochocientos dos, y que tampoco hacen indispensable las necesidades de la embarcación que sale a viaje, según lo acredita la experiencia diaria en los buque extranjeros que suelen llevar siempre una tercera parte menos de tripulantes. Parece que las exigencias de los Comandantes se fundan en una Real Orden de diez y nueve de Enero de mil ochocientos cincuenta y ocho que esta Junta no ha sabido encontrar y que no es conocida del comercio más que por los inconvenientes y perjuicios que le ocasiona: de todos modos estas exigencias contravienen expresamente a lo dispuesto en el artículo veinte y cuatro del título X de las referidas Ordenanzas de Matrícula de Enero de mil ochocientos dos en el cual se concede a los Capitanes o Patrones de buques mercantes entera libertad no solo en el número de plazas que han de formar su tripulación sino también en la calidad de la gente en cualquiera de sus clases, con tal que sea matriculada<sup>255</sup>.*

Me ha sido imposible localizar esa Real Orden de 19 de enero de 1858 sobre tripulación. En realidad, la mejor respuesta posible tiene que ver con aspectos técnicos de los propios barcos, y en concreto con sus aparejos. En la flota velera española abundaban los bergantines y las polacras, veleros de cruz de pequeño porte, mientras que en el extranjero lo corriente eran tipos de buque mayores, corbetas y fragatas, en los cuales con casi la misma tripulación se manejaba más superficie vélica y se movía mucho más volumen de carga. En el caso de los veleros más grandes, de tres o incluso cuatro palos, era posible incrementar el tamaño del casco y su capacidad sin aumentar proporcionalmente la tripulación. Una corbeta de 500 toneladas con tres palos y 15 o 16 velas precisaba de 12 o 13 hombres, mientras que una corbeta de 1.000 toneladas, con el mismo aparejo y apenas alguna vela más, podía mantener

---

<sup>255</sup> Fondo de la Junta de Comercio de Barcelona. Juntas Provinciales de Agricultura, Industria y Comercio. Expediente 3. Informes y Servicios. 1886. JC 246-11 Respuestas al interrogatorio dirigido a los armadores o navieros, respuesta 2.<sup>a</sup>.

su tripulación, o incluso reducirla, ya que solía incorporar ayudas mecánicas<sup>256</sup>. En resumen, la industria naval española producía preferentemente un tipo de embarcación cuyo rendimiento económico era menos competitivo (no solo en cuanto a los gastos de tripulación, como puede observarse) y en el que además no se habían generalizado las ayudas mecánicas para el manejo de las velas, que podían haber contribuido a la reducción de personal<sup>257</sup>.

Otra opinión autorizada que insiste en el mismo sentido es la de Laureano Figuerola, que afirmaba categóricamente que los buques españoles llevaban más tripulación que los buques extranjeros, no por el casco, sino debido a un aparejo anticuado. Y citaba la opinión de un informador que ya en 1866 le había asegurado que renovando los aparejos podía conseguirse una tripulación más reducida<sup>258</sup>. Figuerola cuantificó detalladamente las tripulaciones españolas en una tabla, de la cual reproduzco solo algunos datos (los tráficos más comunes, en Europa y América) referentes a tres momentos diferentes y con los coeficientes de tripulación redondeados, sin decimales. Ofrecía un número medio de tripulantes y calculaba las toneladas transportadas por tripulante, para buques españoles y para buques extranjeros. Desgraciadamente no facilitaba datos como el tipo de aparejo o los tonelajes de los buques. Por otro lado, aunque no se indica explícitamente, sin duda se trata de veleros. Al margen de algunas variaciones que no sé explicar, en todos los casos de la tabla se observa que con menor tripulación los buques extranjeros mueven más carga y son, por tanto, más rentables. Figuerola ajustaba las cifras en defensa de la hipótesis de que un buque extranjero, con la sexta parte de flete del español, traía las mismas toneladas de peso y gastaba en tripulación cinco veces menos que el español.

---

<sup>256</sup> FOULKE (1963:114-115). Sobre este asunto y los buques infratripulados, consúltese VILLIERS (1953).

<sup>257</sup> *Información... Tomo I. Derecho diferencial de bandera*. Respuesta de la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Santander, 23. Una prueba de la incapacidad de los navieros españoles de adaptar mejoras técnicas es un caso citado por Ricart: un naviero catalán importó un famoso clipper, la corbeta *Wild Pigeon*, rebautizada con el nombre de *Bella Juana* primero, y *Voladora* después. Había sido famosa por su velocidad, pero una vez en España se le redujo el aparejo y se le practicaron modificaciones que mutilaron gran parte de sus mejores características. Es decir, sus nuevos armadores no supieron aprovechar las ventajas técnicas y la dotaron de un aparejo al uso español, incapaces de comprender los cálculos y la experiencia que había tras los nuevos aparejos atlánticos (RICART, 1924:8).

<sup>258</sup> *Información... Tomo III. Industrias lanera y naviera. Discusión y aprobación de los dictámenes*. Información oral. Vigésima sesión, celebrada el día 14 de mayo de 1880. Intervención del Sr. Figuerola, 828-839.



**Tabla 6. Ratio tonelada/tripulante**

	BUQUES ESPAÑOLES	TONELADAS POR TRIPULANTE	BUQUES EXTRANJEROS	TONELADAS POR TRIPULANTE
<b>Tráfico en Europa</b>				
1855-1862	11 hombres	3,1	9 hombres	18,2
1863-1868	14 hombres	3,5	8 hombres	24,5
1870-1876	15 hombres	3,9	11 hombres	19,6
<b>Tráfico en América</b>				
1855-1862	12 hombres	10,2	11 hombres	22,4
1863-1868	15 hombres	8,3	14 hombres	41,4
1870-1876	18 hombres	7,7	11 hombres	26,1

**Fuente:** *Información sobre las consecuencias...*, Tomo III. Industrias lanera y naviera. *Discusión y aprobación de los dictámenes*. 1883, Información oral. Vigésima sesión, celebrada el día 14 de mayo de 1880, 828 y 839 (tabla núm. 7, «Tripulantes por buque español y extranjero, según procedencia de regiones, y número de toneladas de peso traídas por tripulante, deducido de los promedios de los tres periodos que se indican»).

En la misma línea van los cálculos que hacía Valdaliso para el período 1859-1883, de los que tomo solo un dato, el de la ratio de tripulantes por 100 toneladas de arqueo de buques mercantes inscritos en los dos grandes puertos españoles. Su hipótesis era que la constante adquisición de buques más grandes permitió a los navieros españoles incrementar notablemente la productividad, una estrategia que también fue puesta en práctica por otros armadores extranjeros. Así, fueron capaces de incrementar la productividad de sus buques en las cuatro últimas décadas del siglo XIX, con un retroceso relativo de los costes salariales en el conjunto de los montes totales de explotación del buque. También consiguieron un aumento de la productividad del factor trabajo, provocado por la reducción del número de tripulantes por tonelada empleada (más drástica en los vapores) y la estabilidad de los salarios.

**Tabla 7. Ratio tripulante/tonelada (según Valdaliso)**

	BILBAO		BARCELONA	
	Veleros	Vapores	Veleros	Vapores
1859-1864	11,0	8,8	6,7	10,3
1864-1869	4,0	18,1	5,0	4,8
1869-1874	4,7	3,9	4,7	3,5
1874-1879	7,6	3,8	4,0	3,5
1879-1883	6,1	1,8	-	-

**Fuente:** VALDALISO (1991: 318). Su fuente es la sección de Navegación Mercantil del Archivo de Marina Álvaro de Bazán.

Parece evidente que la tripulación de los buques españoles descendió en proporción al aumento de tonelaje desde la década de 1870, un descenso vinculado a la propulsión mecánica y a los buques de construcción metálica, más grandes. En este sentido, ni en la información arancelaria de 1879 ni en posteriores publicaciones se escucharon apenas ya quejas sobre esta cuestión, aunque continuaban las protestas sobre los elevados salarios de la mano de obra (VALDALISO, 1991:320 y 331). La necesidad de competir con el vapor tuvo mucho que ver en la reducción aún más drástica de las tripulaciones en las dos últimas décadas del siglo XIX. Pero no deben olvidarse las consecuencias que esta reducción tuvo para los trabajadores que mantenían su puesto de trabajo. Esta infratripulación progresiva suponía una sobrecarga de trabajo para los marinos, dado que las tareas no desaparecían y las guardias eran las mismas, de forma que cuantos menos tripulantes mayor era la carga de trabajo. Aumentaba también el riesgo para el conjunto de la tripulación, ya que en caso de temporal o de emergencia podía resultar difícil, si no imposible, manejar el barco. Deben considerarse además la acumulación de fatiga, la sensación de abandono y desarraigo, etcétera. El análisis de este fenómeno lleva a algunos autores, como Villiers (1953), a aventurar su relación con el incremento en la siniestralidad que se produjo en los últimos años del siglo en la marina británica.

La primera propuesta sobre una regulación de las tripulaciones por parte de la Administración la encuentro en los cuadros indicadores que aparecen en los acuerdos tomados por el Congreso de Marina Mercante, celebrado en Gijón entre el 26 y el 31 de diciembre de 1902. El Congreso fue organizado por asociaciones de pilotos y capitanes, y en el artículo 14.º de los acuerdos se proponía el personal que debía haber en los buques, según clase y navegación de estos: buques de vela (cabotaje, gran cabotaje y altura) y buques de vapor (cabotaje, gran cabotaje y altura). Se trata de unos cuadros incompletos, ya que en los vapores no se cuantificaban ni el departamento de máquinas ni el de fonda, a excepción de los cocineros. Por lo tanto, son de poca utilidad para informarnos sobre el número total de hombres que los oficiales náuticos consideraban óptimo, salvo para los buques de vela<sup>259</sup>. Sería posteriormente, con la llamada Ley Maura de 1909, cuando se iniciara el camino hacia la regulación de este asunto, siempre en pugna con la libertad de contratación de los armadores.

---

<sup>259</sup> *Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 8, 1 de febrero de 1903.

### 2.3.2 Contratación: el contrato de embarque

#### Consideraciones generales

La navegación comercial es una actividad regulada por escrito y con detalle por lo menos desde el siglo XIV, con mucha anticipación a la mayor parte de los sectores económicos en tierra. En España hasta 1926 no existió una normativa específica sobre contratos de trabajo, y sólo algunos sectores como el servicio doméstico, los dependientes y comerciantes o los marinos tuvieron algún tipo de reglamentación (SOTO, 1989:323ss).

El instrumento clave de la contratación en la Marina mercante era el denominado contrato de embarco o de embarque, definido como aquel que se celebra entre el armador del buque o su representante (generalmente el capitán) y un oficial o tripulante, para regular la prestación profesional de servicios a bordo. El contrato de embarque se llevaba a cabo en unas circunstancias especiales que no tenían paridad con los demás contratos de análoga naturaleza en tierra firme: el lugar donde se prestaba el trabajo era móvil y estaba sujeto constantemente a peligro; era imposible ejercer una inspección o tutela por parte del empresario o por parte del Estado una vez que el viaje se había iniciado; el máximo responsable a bordo, gerente de una empresa privada (el capitán), era también el representante legal del Estado; el trabajador quedaba permanentemente sometido a la autoridad del empresario por medio del capitán y de una disciplina de corte militar, que podía convertir una simple protesta laboral en un delito de sedición (mientras que en tierra el trabajador cumplía con su prestación diaria y luego salía de la relación laboral para guarecerse en la esfera privada); por último, el contrato de embarco era siempre escrito. En opinión de dos expertos en derecho marítimo, Fariña y Olondo, en este contrato:

*se observa el grado máximo que alcanza el principio intervencionista del Estado, fundado en la protección y tutela necesaria a las gentes de mar. El Estado reglamenta todas las condiciones del contrato hasta en los menores detalles; interviene en su celebración, controla y vigila su cumplimiento y hasta se encarga de exigir las sanciones que lleva consigo su infracción<sup>260</sup>.*

Ciertamente, desde mediados del siglo XVIII, los contratos eran presentados ante las autoridades de Marina por medio de diferentes mecanismos (las Escribanías de Marina, las

---

<sup>260</sup> En FARIÑA y OLONDO (1934:192).

propias Capitanías, los consulados, etcétera), de forma que si bien mientras duraba el viaje era imposible la tutela, al menos la Administración ejercía una supervisión previa y posterior, sujetando la relación laboral al control teórico de la autoridad correspondiente. Existía además un cierto registro de la vida laboral de cada trabajador a partir de su libreta personal y de la documentación relacionada con su situación dentro de la Matrícula y, luego, de la Inscripción Marítima. Para conocer la mecánica de la contratación en el período estudiado en esta tesis, la fuente básica es el Código de Comercio de 1829, que fijaba normas o costumbres anteriores, algunas de raíces medievales, a la vez que incorporaba ciertas novedades que comentaré. Esta codificación conformó el marco jurídico durante décadas y por tanto debe ser descrita con un cierto detalle, ya que su análisis permite una aproximación muy rica a lo que era el trabajo y la vida a bordo.

En primer lugar, ya se ha dicho que el capitán actuaba como mandatario del naviero, y entre sus atribuciones estaba proponer a las personas que formarían la tripulación. Teóricamente el naviero tenía el derecho de elección, aunque no podía imponer al capitán ningún hombre sin su aprobación. Pero, por las propias circunstancias del negocio, era el capitán (asesorado por el contra maestre) quien cargaba con la responsabilidad de la correcta elección de la tripulación, lo que resultaba realmente clave para el éxito de un viaje y la preservación del buque y de su carga. En las compañías de una cierta envergadura, los oficiales y sus asimilados eran nombrados por los Inspectores, mientras que la marinería era escogida por el capitán. Como se verá, en los vapores la gente de máquinas era seleccionada por el primer maquinista, y el personal de fonda dependía del inspector del ramo (si existía) o del sobrecargo. Todo ello, previa conformidad del capitán<sup>261</sup>. A su vez, el capitán era nombrado por el armador. En la marina velera era frecuente que el propietario de la nave fuera a la vez su capitán, o que desempeñara el cargo de maestre (se le exigía que estuviera matriculado). En caso de despido, al ser copropietario de la nave, el capitán debía ser indemnizado.

Para cada viaje se contrataba una tripulación, y la relación contractual acababa al finalizar el mismo. No se creaba ningún tipo de vínculo más allá del viaje: se ajustaban las cuentas y cada hombre marchaba en libertad. A veces se podía contratar por una parte del viaje, o abandonar el buque previo acuerdo con el capitán, pero en cualquier caso cada viaje era una empresa

---

<sup>261</sup> *Compañía Trasatlántica. Instrucciones Generales para los servicios marítimos. 1884.* Este documento incluye el modelo utilizado por la compañía para la formalización de sus contratos.

comercial en sí misma. Este sistema tenía ventajas para ambas partes. El capitán contrataba solo a quien necesitaba y no tenía obligación de mantener a sus trabajadores por más tiempo del imprescindible, además de poder seleccionar a los hombres realmente hábiles, sin cargar con empleados problemáticos. Del mismo modo, los marineros podían seleccionar con quién se embarcaban, e incluso decidir cuándo iba a ser su próximo embarque; es decir, elegían si permanecían, o no, en tierra una temporada, ya que no tenían obligación de reembarque inmediato. Tanto unos como otros se hallaban sujetos a las fluctuaciones del mercado, a la oferta y a la demanda, y por tanto la libertad de contratación era relativa, pero existía una capacidad de elección más amplia que en muchos empleos en tierra.

El contrato se formalizaba por escrito siguiendo un esquema que se repitió sin demasiados cambios a lo largo de las décadas, y en él se especificaban las condiciones del mismo: nombre del capitán; destino del viaje; plazas a ocupar y salarios; detalles del tipo de comida y si se daba o no vino; avances de salarios; libertad del capitán para decidir qué puertos tocar; qué pasa con el salario en caso de fallecimiento; etcétera<sup>262</sup>. La costumbre era reunir a la tripulación para la lectura del contrato, que luego era firmado por quienes sabían leer y escribir. Los alfabetizados firmaban por sus compañeros que no podían, y se consignaba la presencia de testigos que daban fe del acto. Cada contrato era luego confirmado por el capitán del puerto o por el ministro de Marina (funcionario superior que estaba al frente de cada provincia marítima), y finalmente era protocolarizado ante el escribano de marina. Cualquier miembro de la tripulación podía exigir una copia de su contrata firmada por el capitán. Una vez formalizado el contrato, la lista de tripulantes se inscribía en el «rol», el documento donde se hacían constar los datos de los marineros y los diferentes movimientos en la plantilla provocados por enfermedades, muertes, deserciones, etcétera. Además, el capitán hacía durante el viaje un seguimiento de todo cuanto tenía que ver con trabajo, salarios, adelantos, y demás, hasta la liquidación final al acabar el viaje. Una aspiración de los navieros era

---

<sup>262</sup> El hecho de que los contratos fuesen escritos y se formalizasen ante las autoridades de Marina era considerado un problema por parte de los navieros. La Asociación de Navieros y Consignatarios pedía que se dejasen completamente libres los contratos entre capitanes y marineros, ya que las relaciones «difícilmente son susceptibles de una rigurosa reglamentación, pues el capitán viaja por decirlo así en familia, y todo depende en el régimen de su celo y actividad de la confianza que deposite a las personas que tiene bajo sus órdenes» (ASOCIACIÓN DE NAVIEROS Y CONSIGNATARIOS DE BARCELONA. *Contestación al interrogatorio acerca de las consecuencias que ha producido la supresión del derecho diferencial de bandera y medidas que puedan adaptarse para el fomento de la Marina mercante y del comercio nacional*. Barcelona, Imprenta Barcelonesa (1879, 122-124 y 130). Parece ser que en esta época la Asociación de Navieros tenía preparado un proyecto para uniformar las tripulaciones de todos los buques mercantes de España, propuesta que iba a ser elevada a la Administración. Aunque se cita en la fuente, no se dan más detalles.

precisamente que en el rol, o lista de tripulantes, no figurasen las plazas, es decir, no se concretasen las categorías, «lo que permitiría separar o refundir los cargos, conforme a las necesidades del buque»<sup>263</sup>.

La promulgación del Código de Comercio el 30 de mayo de 1829 supuso un cierto avance en cuanto a la regulación del contrato de trabajo en la mar. Aunque recogía mucho de lo que era tradicional en el sector, en otros aspectos suponía la incorporación de una visión civil y liberalizadora frente a la regulación militar de las Ordenanzas, lo que naturalmente se tradujo en conflictos en diversos puntos. El Código imponía a los capitanes la obligación de llevar tres libros para la administración de la nave. En uno de ellos, el denominado de «cuenta y razón», debía anotarse, entre otras cosas, todo lo relacionado con la tripulación: nombres, apellidos y domicilios de toda la tripulación, sus sueldos respectivos, las cantidades percibidas en concepto de adelanto, y las consignaciones que dejasen hechas para sus familias. Dicho libro debía ser rubricado por el capitán del puerto de la Matrícula de su barco<sup>264</sup>.

Sobre la formalización del contrato directamente en el libro de cuenta y razón sin pasar por el trámite tradicional de las Escribanías de Marina, hay que decir que hubo una resistencia firme desde las autoridades de Marina para conservar el control total de los contratos a través de las escribanías, trámite que entonces parecía no ser obligado<sup>265</sup>. Conozco un ejemplo de conflicto en este aspecto que ilustra el choque entre las estructuras del Antiguo Régimen y el liberalismo económico en desarrollo. Me detengo en este caso porque refleja las dificultades de encaje entre una estructura militar y el colectivo naviero que quiere eliminar el control estatal en todo cuanto sea posible<sup>266</sup>. En 1837, un grupo de navieros y comerciantes (entre los que se encontraban nombres destacados en el sector, como José Plandolit, Pedro Maristany, Isidro Maristany, Francisco Sensat y Pedro Pagés) elevaron a la Junta de comercio de Barcelona, con fecha 14 de agosto, una carta en la que exponían la situación. Afirmaban que sus buques eran despachados generalmente sin que la contrata pasase por el escribano de marina, porque cumplir con el antiguo trámite provocaba demoras y otros perjuicios.

---

<sup>263</sup> En ASOCIACIÓN DE NAVIEROS Y CONSIGNATARIOS DE BARCELONA (1879: 121).

<sup>264</sup> He podido consultar un ejemplar completo en APM, el libro de cuenta y razón del bergantín *Ataulfo*. 1887.

<sup>265</sup> Los navieros pidieron a la Junta de Comercio de Barcelona que interviniese ante el comandante de marina a fin de que facilitase los documentos necesarios para la navegación a los capitanes de buques españoles sin obligación que la contrata de la tripulación sea actuada por el escribano de marina, debiendo ser entre ellos mismos conforme lo previene el Código de Comercio en el art. 699 ( BC. Fondo de la Junta de Comercio. Legajo LIX bis. Caja 84. 16 Expediente 2. Solicitud de 7 de agosto de 1837.

<sup>266</sup> En BC. Fondo de la Junta de Comercio de Barcelona. Legajo LIX bis. Caja 84, carpeta 16.

Afirmaban que llegaban a perderse hasta dos días en la formalización de los contratos, «perjuicios tanto más sensibles cuando dimanaban de antiguas disposiciones incompatibles con la actividad y economía que exige el comercio marítimo y más aún por contrarias a una nueva ley mandada observar por el Reyno». Por tanto, solicitaban los navieros que se despachasen los buques sin intervención del Escribano del ramo conforme al referido código. Es decir, que se dejase libertad total a los navieros para formalizar los contratos sin el control directo de la autoridad de marina. La Junta acabó enviando una petición al comandante de marina en este sentido<sup>267</sup>.

Que las autoridades de marina continuaban aferradas a la normativa antigua lo demuestra el caso del comerciante y naviero Juan Gordils, copropietario del bergantín *Orestes*, quien en instancia de fecha 29 de enero de 1838 expuso a la Junta que pese a que el capitán de dicho velero se hallaba provisto de los tres libros rubricados por el capitán del puerto, el comandante de marina había rehusado librar la Real Patente de Navegación al capitán si este no formalizaba ante el escribano de marina su contrata con la tripulación. El comandante declaró «que no está mandado a las autoridades de Marina el hacer observar el espesado código». En otro documento, de fecha 24 de enero de 1838, el escribano de marina de Barcelona, Ferrer y Mandri, manifestaba que la ley de la escribanía no había sido derogada por ninguna otra y por ello subsistía con toda su fuerza y rigor, «como que hasta el presente y no obstante de constar ocho años de observancia el código de Comercio nadie había soñado ni siquiera en impugnarla». Es evidente que los notarios que llevaban las escribanías de Marina estaban interesados en mantener esta parcela de trabajo. Finalmente, el buque partió sin llevar arreglados los libros (es decir, en situación irregular).

La Junta de Comercio de Barcelona elevó a las Cortes, el 10 de febrero de 1838, un escrito donde se preguntaba si las Ordenanzas de Marina no se hallaban expresamente derogadas (por lo menos en cuanto a esta cuestión de las contratas) por el Código de Comercio aprobado casi diez años antes, y emitía una velada queja sobre la resistencia de las autoridades de Marina al cambio: «Ni le será fácil retroceder, ni dable quizás prescindir de mostrar un esmerado empeño para sostener sus prerrogativas y atribuciones». Además, se señalaba lo ridículo que resultaba la excusa por parte de la Marina de no haber recibido comunicación sobre el tema.

---

<sup>267</sup> Previo informe de la Comisión de Comercio de la Junta de Comercio, emitido por los señores Gordils, Prats, Clavé y Amell con fecha 23 de agosto de 1837. Oficio a Comandancia de Marina de fecha 4 de septiembre.

Los firmantes (entre ellos Jaime Ricart, Juan Gordils, Juan Amell, José Piferrer, Nicolás Tous y Antonio Xuriquer) solicitaban al Congreso que se declarase claramente que en virtud de los artículos del Código de Comercio «deben entenderse relevados los capitanes de buques de la obligación de celebrar sus contratos con el equipaje ante los escribanos de Marina [...], declarándose así mismo derogado ese artículo [el 25 del Título 10 de las Ordenanzas] en virtud del decreto de publicación de aquel código». Aun así continuó habiendo contratos en los protocolos notariales hasta la abolición de las escribanías.

Volviendo al análisis del contrato de embarco según el Código de 1829, una vez firmado suponía un compromiso firme por ambas partes. Así, el hombre de mar no podía concertar nuevo contrato en otro buque mientras estuviese vigente el primero. Se consideraba nulo el segundo, aunque el Código reservaba al capitán dos opciones: obligar al marino a prestar el servicio que tenía pendiente, o buscar un sustituto a cargo del hombre de mar que quería abandonar el barco, que además perdía los salarios devengados en su primer empeño a beneficio de la nave. Además, quedaba abierta la puerta a las penas correccionales a las que pudiese condenar la autoridad militar de Marina tanto al marino como al capitán que lo contrató en segundo lugar. Por otro lado, el Código preveía que un hombre pudiera pasar al servicio de otra nave previa autorización escrita del capitán. Ese permiso era fundamental para justificar la situación del marino y evitar el peligro de quedar expuesto, por ejemplo, a una acusación de deserción.

Los hombres de mar tenían derecho a percibir sus salarios, y como garantía se establecía que la propia nave, con sus aparejos y los fletes devengados, respondía de los salarios debidos a los hombres de mar contratados por meses o por viaje, aunque las acciones pertinentes iniciadas para garantizar el pago de esos salarios prescribían un año después de concluido el viaje en que se devengaron. Más adelante se verán los problemas que se planteaban a la hora de cobrar los salarios adeudados en casos extremos, como un naufragio.

El viaje, sus características y su duración quedaban definidos en los contratos con mayor o menor precisión. En la época de la vela, la duración del viaje dependía tanto de la meteorología como de las variables de la aventura comercial (situación de los mercados, conflictos, etcétera). En el caso de que no constase un tiempo determinado se entendía que se trataba de un viaje de ida y regreso de la nave al puerto de su matrícula, pues era esta la



modalidad más frecuente. Pero la potestad del capitán para decidir la prolongación o la alteración del viaje creaba una situación de incertidumbre e incluso de indefensión, ya que un viaje redondo previsto para ocho o nueve meses podía convertirse para el marino en un itinerario de dos o tres años sin regresar a casa. Naturalmente recibían los salarios correspondientes al tiempo trabajado, pero en la mayoría de los contratos se dejaba claro que no habría ningún aumento si el viaje se prolongaba, aunque también hay ejemplos de contratos que estipulaban compensaciones económicas. En todo caso, el aumento en la parte de los beneficios o en el salario no siempre compensaba el desarraigo, la separación de la familia y la imposibilidad de planificar la propia existencia. Esta era sin duda una de las causas más habituales de descontento e incluso de deserción. Por otro lado, si por razones de conveniencia del naviero o de los cargadores se reducía el viaje a un puerto más cercano, la tripulación no podía quedar afectada desde el punto de vista de sus salarios.

En ocasiones, las tripulaciones imponían ciertas condiciones con relación a las precauciones que debían tomarse en época próxima a los denominados «equinoccios» es decir, cada una de las temporadas del año en que el Sol, en su movimiento aparente sobre la elíptica, pasa por encima del ecuador (los días 21 de marzo y 23 de septiembre). De este paso toman su nombre los fuertes temporales que acostumbra a darse por esas fechas y que constituían momentos de gran peligro para la navegación. Por ello, a veces las tripulaciones exigían un aumento si habían de navegar durante este período<sup>268</sup>. Sin embargo, en la segunda mitad del siglo XIX, las ciencias náuticas y meteorológicas permitían conocer el fenómeno y preverlo hasta cierto punto, si bien algunos puntos de la costa (canales, bajos, entradas a puerto, etcétera) aún podían ser trampas mortales<sup>269</sup>.

Otro elemento de conflicto podía ser la revocación del viaje una vez contratada la tripulación. Podía suceder antes de iniciarse el viaje o una vez ya en marcha, en función de diferentes causas previstas en el Código. Este nivel de detalle sugiere que podía tratarse de algo

---

<sup>268</sup> Se encuentran ejemplos en VILÀ (1992:199-204). Por ejemplo, el contrato firmado el 1 de junio de 1859 por el capitán Joan Rissech, del bergantín goleta *Engracia*, «obligándose el capitán al llegar a la isla de Cuba a que el buque permanezca en puerto sin emprender viaje, hasta transcurrido el tiempo en que suele haber equinoccios». Y también, del 4 de junio del mismo año, firmado por el capitán de la polacra *Agustina*, Josep Rodón Botet, obligándose el capitán «al llegar a América a que el buque permanezca en puerto hasta el mes de octubre próximo venidero».

<sup>269</sup> En la *Revista Marítima*, núm. 2, 1 de mayo de 1877, se declaraba que la llegada de la época de los equinoccios no era motivo para ganar más, ya que los huracanes estaban ya sujetos a reglas estudiadas que debían conocer los pilotos (quienes, por otro lado, no se beneficiaban del aumento general).

frecuente. Si la revocación se producía por motivos de interés del naviero, debía abonarse a todos los hombres una mesada de su respectivo salario como indemnización, aparte de lo que les correspondiese percibir con arreglo a sus contratas por el tiempo que llevasen de servicio en la nave. En el caso de estar la tripulación ajustada a una cantidad alzada por el viaje, se calculaba lo que correspondía prorrateando los días que aproximadamente debía durar. Cuando el viaje proyectado se computaba de una duración menor a un mes, la indemnización se reducía al salario de quince días. De la indemnización y las dietas se descontaban las anticipaciones que se hubieren hecho. En el segundo caso, cuando se había ajustado una cantidad alzada por el viaje, se les devengaban todo lo que les correspondería si este se hubiera concluido. Aquellos que iban ajustados por meses debían percibir el salario correspondiente al tiempo que habían estado embarcados, y también al que necesitaban para llegar al puerto donde debía terminarse el viaje.

La revocación del viaje podía deberse a una causa justa, independiente de la voluntad del naviero y de los cargadores. En este caso, la tripulación no tenía derecho a indemnización alguna. Solamente se podían exigir los salarios devengados hasta el día en que se revocaba el viaje, siempre que la nave estuviese todavía en puerto. Se consideraban cinco causas justas para la revocación del viaje, según el artículo 712.º del Código, cada una de ellas con sus consecuencias (descritas en el artículo 713.º). En primer lugar, la declaración de guerra o interdicción de comercio con la potencia para cuyo territorio había de hacer viaje la nave. En segundo lugar, el estado de bloqueo del puerto al que iba destinada, o peste en el que sobrevenga. En tercer lugar, la prohibición de recibir en el mismo puerto los géneros cargados en la nave. En estos tres casos, cuando el viaje ya había comenzado, debían ser pagados los hombres de mar al llegar al puerto adonde el capitán creyese más conveniente arribar. Si la nave hubiese de continuar navegando, podían exigirse mutuamente capitán y tripulación el cumplimiento de los ajustes por el tiempo pactado. Una cuarta causa justa de revocación era la detención o el embargo de la nave por orden del Gobierno, u otra causa independiente de la voluntad del naviero. En este caso debía continuar pagándose a la tripulación la mitad de su haber, si estaban ajustados por meses; si la detención superaba los tres meses, se daban por rescindidos los contratos, sin derecho a indemnización alguna. A quienes estuvieran ajustados por viaje, debían cumplirse sus contratas en los términos convenidos hasta la conclusión de este. En quinto lugar, se contemplaba la posibilidad de cualquier avería o grave incidencia en la propia nave que la inhabilitase para la navegación. Aquí la tripulación no tenía otro derecho

que a los salarios devengados, salvo que la inhabilitación del navío procediese de dolo del capitán o del piloto; en cuyo caso entraba en juego la responsabilidad de los culpables.

Antes de hacerse el buque a la vela el naviero podía despedir a su arbitrio al capitán y a cualquier individuo de la tripulación cuyo ajuste no tuviese un tiempo o viaje determinado. En este caso se les debía pagar los sueldos devengados y no había lugar a ningún tipo de indemnización, salvo que existiera un pacto en este sentido. Si era el capitán quien arbitrariamente rehusaba aceptar a bordo a un hombre de mar ya ajustado, debía pagarle su salario como indemnización, y con ello no quedaba obligado a embarcarlo. El importe de dicha indemnización debía salir de la masa de fondos de la nave si el capitán procedía por motivos justificados, fundados en los intereses de la empresa. De no ser así, la indemnización corría a cargo del bolsillo del propio capitán. Cuando el capitán y los individuos de la tripulación estaban contratados por tiempo o viaje determinado, no podían ser despedidos hasta el cumplimiento de sus contratos, salvo que se diera alguno de los siguientes supuestos: insubordinación en materia grave, hurto, embriaguez habitual, o perjuicio causado al buque o su cargamento por dolo o negligencia manifiesta o probada. Otro artículo del Código insistía en estas causas y añadía otra más elástica («cualquier ocurrencia que inhabilite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que esté encargado»), que sin duda debía de ser causa de conflicto continuo<sup>270</sup>.

El hombre de mar que enfermaba durante la navegación no cesaba de devengar su salario, a menos que dicha enfermedad tuviera su origen en un hecho culpable. Pero los gastos de asistencia y curación se sufragaban del fondo común de la nave, de modo que el enfermo quedaba obligado al reintegro de los gastos con sus salarios, y si estos no eran suficientes, con sus bienes<sup>271</sup>. Solo en el caso de que la dolencia procediese de una herida recibida en el servicio o la defensa de la nave, el hombre de mar era asistido y curado a expensas de la empresa, deduciéndose de los fletes los gastos de la asistencia y la curación. Si por la causa que fuere el hombre de mar moría durante el viaje, debían abonarse a sus herederos los salarios correspondiente al tiempo que hubiese estado embarcado, en el caso de un contrato

---

<sup>270</sup> El código contemplaba entonces que el capitán entregase a la autoridad correspondiente, en el primer puerto de su arribada, a un marino que fuese reo de algún delito susceptible de prisión en los casos y forma que prevenían las Ordenanzas.

<sup>271</sup> En APM, libro de cuenta y razón del bergantín *Ataulfo* (1887), aparecen descontados de la cuenta del marinero Pablo Roig Pujol los gastos de botica (5 pesos con 20 reales) y también de la visita médica (20 pesos con 83 reales).

por tiempo<sup>272</sup>. En el caso de contrato por viaje, se consideraba ganada la mitad de su ajuste si fallecía en el viaje de ida, y la totalidad si moría en el viaje de regreso. Si el difunto se había contratado a la parte, debía abonarse a sus herederos toda lo que le hubiera correspondido si murió después de comenzado el viaje; si fallecía antes de comenzar el viaje, no tenían derecho a nada. Si el hombre de mar fallecía en defensa de la nave, con independencia del tipo de contrato, se le consideraba vivo hasta el final del viaje a los efectos de devengar los salarios y participar de las utilidades que correspondían a los demás de su clase<sup>273</sup>.

La causa más radical de finalización de las relaciones laborales se producía cuando la nave era apresada (en caso de conflicto) o naufragaba, es decir, se hundía, encallaba o cualquier otro supuesto de pérdida de la misma. El lugar de trabajo desaparecía y con él también el trabajo en sí. En este caso, el personal no tenía derecho a reclamar salario alguno, ni tampoco el naviero a exigir el reembolso de las anticipaciones que se hubiesen hecho. Si se salvaba parte de la nave, se hacían efectivos sobre ella (mediante su venta) los salarios adeudados a la tripulación hasta la cantidad que se obtuviese. Y si se hubiese salvado alguna parte del cargamento, la tripulación tenía el mismo derecho sobre los fletes. En ambos casos, el capitán era incluido en la distribución por la parte proporcional que correspondiese a su salario. Quienes navegaban a la parte no tenían derecho alguno sobre los restos de la nave, pero sí sobre el flete de la parte del cargamento que se hubiere salvado. Si los hombres habían trabajado en el salvamento de los restos de la nave naufragada, se les debía abonar una gratificación sobre el valor de lo salvado, proporcionada a sus esfuerzos y al riesgo a que se expusieron para salvarlos, y cuya valoración quedaba a criterio del capitán. La idea subyacente en esta asociación entre el naufragio y el cese del devengo era interesar a la tripulación en el salvamento del buque, pues de ello dependían sus salarios. Se quería evitar con ello el abandono a la primera oportunidad.

---

<sup>272</sup> Un ejemplo en ACA, Expediente 31. *Diligencias para comprobar si ha sido natural la muerte de Dionisio Gallego y Casado, natural de Villanueva del Campo (Zamora), casado con Ana M.<sup>a</sup> de Barceló, vecina de Palma de Mallorca, muerte acaecida a bordo de la fragata Aretusa en la travesía de Nueva Orleans a Barcelona, buque en el que el fallecido iba de cocinero (1870)*. Hay un inventario de bienes. La viuda reclamó al Juzgado Militar de Marina el dinero y los efectos. Véase otro ejemplo en GIMÉNEZ (2009:155, nota 144). Cuando el marino fallecía, sus pertenencias eran subastadas entre todos los compañeros y el dinero recogido era entregado a sus familiares. Era costumbre, al parecer, pujar al alza en beneficio de las mujeres y los hijos.

<sup>273</sup> Se contemplaba el caso extremo de la captura de un tripulante en caso de conflicto bélico. Se consideraba presente y activo al hombre de mar que hubiese sido apresado en ocasión de defender la nave, pero si había sido capturado por descuido u otro accidente sin relación con el servicio a la embarcación, solo tenía derecho a percibir los salarios devengados hasta el día de su apresamiento.

Sobre la injusticia de este sistema, un escrito fechado en 1879 planteaba el siguiente caso práctico<sup>274</sup>. Se supone un viaje de Barcelona para Mar del Plata y de aquí a Brasil, Cuba, etcétera. La expedición emplea cuatro años de viaje, al cabo de los cuales se pierde. Aplicando estrictamente el Código, la tripulación perdería los cuatro años completos de salario, «lo que moralmente es un absurdo y nos resistimos a creer fuera esta la intención del legislador». Que la tripulación perdiese los salarios devengados desde su última salida de puerto podía aceptarse, siempre según el escrito, pero no debía afectar a los salarios anteriores, pues las operaciones comerciales que había efectuado el buque de puerto a puerto eran independientes entre sí y podían calificarse de pertenecientes a viajes anteriores. El autor del artículo proponía una solución: a cada llegada a puerto debería pagarse a la tripulación los salarios devengados en la última travesía. Los consignatarios, al saber de la llegada del buque a puerto, mediante orden de pago, podrían pagar a las familias los salarios vencidos. Y en caso de naufragio, la tripulación debía cobrar hasta el mismo día del suceso. Por otro lado, se consideraba innecesario el estímulo de los salarios para que todos hicieran lo posible para salvar el buque. En definitiva, lo que establecía el Código en su artículo 985.º sobre el pago de salarios con lo salvado de la nave debía de referirse únicamente a la última travesía, esto es, desde que el buque salió del último puerto hasta el día del naufragio, pues de los salarios devengados en las travesías anteriores habían de responder los fletes correspondientes; por eso los salarios debían liquidarse al llegar a cada puerto. Y no valía el argumento de que en el viaje por expedición, o sea, por cuenta propia, no había fletes. Finalmente, el comentarista recuerda que existía jurisprudencia sobre las pólizas de seguro que concuerda con la idea de que los viajes debían contarse por cambios de cargamentos. Si el armador cobraba un seguro, ¿no era justo que se pagasen los salarios de ese dinero? Si el buque responde de los salarios y el seguro representa el valor del buque, el seguro debía responder de los salarios.

Hasta aquí se ha hecho una descripción del contrato tipo. Junto a él existía un caso especial que no aparece como tal en el código pero que antes de su promulgación había sido bastante común. Me refiero a los buques armados en corso, que en su contrato incluían toda una serie de pactos y condiciones inherentes a esa particular actividad: vigilancia extrema a bordo, tanto de noche como de día; lugar que debe ocupar cada tripulante en caso de zafarrancho de

---

<sup>274</sup> *Revista Marítima*, núm. 22, 1 de septiembre de 1879. «Los salarios de la tripulación al perderse el buque».

combate; obligación de obediencia a las órdenes del capitán (que aquí ejercía, además, de comandante militar); plan de combate; etcétera<sup>275</sup>.

## 2.4 CONDICIONES DE TRABAJO

### 2.4.1 Jornada laboral y guardias

El trabajo a bordo de un buque de vela venía definido por una estricta división del trabajo que evolucionaron y mudaron a lo largo del período de transición de la marina velera a la de vapor. La vida y el trabajo se organizaban siguiendo una rígida estructura jerárquica de clases y categorías que articulaba, a su vez, el trabajo y la vida privada. Este sistema aseguraba la propia supervivencia y el éxito de la empresa marítima, que, como señalaba Davies (2002), no es otra que un negocio en el que los buques son un vehículo para mover mercancías y con ello obtener un beneficio. Las tareas se segmentan en parcelas separadas que componen un todo altamente estructurado y formalizado, donde cada hombre tiene su puesto y su tarea, y sus movimientos y acciones son predecibles. La vida y la actividad están reguladas por normas y restricciones hasta el punto de que la iniciativa individual es mínima. Esta división del trabajo descansa sobre una disciplina semimilitar respaldada no solo por leyes rígidas sino también por una serie de normas no escritas que determinan cuál es el rol de cada hombre y cuál es su pauta de acción, definida por derechos, deberes y límites. A bordo, el rol que se desempeña es mucho más importante que en tierra. Rodríguez Martos sostiene que la vida y el trabajo en un buque mercante se parece mucho a una obra de teatro, basada en lo que denomina el «rol *performance*», donde cada papel tiene entidad propia independientemente de quien lo interpreta: el capitán, el cocinero, el carpintero, etcétera. El rol permanece y marca a quien lo ejerce, que a menudo pierde su yo propio para asumir el papel que le toca a bordo y que le identifica mucho más que su propio nombre (RODRÍGUEZ MARTOS, 1996:39 y ss.).

---

<sup>275</sup> Véase un ejemplo en VILÀ (1992:199-204). Contrato entre el capitán Agustín Conill Sala y la tripulación del bergantín *Santa Eulalia* en el apéndice documental. En el capítulo dedicado al curso se dan detalles de otro contrato, firmado por el capitán del bergantín *Bella Anna*, Josep Domenech Macaya.

Por medio del sistema de guardias, que gobernaba no solo el trabajo sino también las comidas, el tiempo libre e incluso las posibilidades de contacto social, la vida a bordo se organizaba en lo que Nolan calificó como «*24-hour-a-day society*». En esta sociedad todos y cada uno de los aspectos de la vida se constreñían a los límites del buque, toda actividad se realizaba a la vista de los demás, y los mundos del trabajo y del no trabajo se confundían (NOLAN, 1973:88-89).

El barco es una máquina compleja que necesita una manipulación constante, sin tregua, durante las 24 horas en navegación y algo menos en puerto, lo que se consigue con una estricta división del trabajo y mediante la organización del mismo gracias a un sistema de turnos denominados guardias. Lo más frecuente en los barcos españoles del siglo XIX, que eran de pequeño porte (150-300 toneladas), era que la tripulación se dividiese en dos grupos, la guardia de babor y la guardia de estribor, mandadas por sendos oficiales o por un oficial y el contra maestre. Solo excepcionalmente, en buques muy grandes con suficientes oficiales, podían llevarse a cabo tres guardias. A su vez, cada grupo o guardia organizaba su jornada laboral en tramos sucesivos de cuatro horas de vigilia y descanso, de manera que, mientras unos mantenían el buque en marcha (manejando el aparejo, gobernando el timón, vigilando), los otros descansaban si era posible, aunque en caso de necesidad todo el mundo debía acudir a cubierta. Lo más habitual era que cada guardia quedase compuesta por un oficial al mando, dos marineros que hacían también de timoneles y dos mozos, los denominados «serviolas», que sobre todo prestaban un servicio de vigilancia desde un lugar elevado o muy a proa. El sistema de guardias de babor y de estribor facilitaba el control y la supervisión de la fuerza de trabajo. Ambas guardias estaban separadas gran parte del viaje, incluso a veces físicamente, lo que además facilitaba el mantenimiento del orden y la disciplina por parte de los oficiales.

Las guardias más duras eran, claro está, las nocturnas, ya que había que extremar la atención. Se dividían en tres tramos: de 20 a 24 h (guardia de prima), de 24 a 4 h (guardia de media) y de 4 a 8 h (guardia de alba). A veces, para que no les tocasen todos los días y noches de la navegación unas mismas horas de servicio a cada una de las guardias, se dividía la de 16 a 20 h (u otra) en dos partes; esto es, de 16 a 18 h para una de las guardias y de 18 a 20 h para la otra<sup>276</sup>. Dentro de las guardias, los marineros que ejercían de timoneles estaban de servicio en

---

<sup>276</sup> *Información sobre las consecuencias... Tomo I. Derecho diferencial de bandera.* Comandancia Militar de la Provincia y Capitanía del puerto de San Sebastián. Segunda cuestión. 4.º, 97.

períodos de dos horas, ya que se trataba de un trabajo especialmente duro, de esfuerzo físico. Había que mantener la rueda o la caña con ambas manos, soportando la tensión del timón y evitando desviaciones del rumbo, y todo generalmente a la intemperie, excepto en buques grandes que disponían de una caseta para proteger la rueda del timón. En caso de mal tiempo, el timón debía ser manejado por dos o más hombres. También tiene una gran parte de esfuerzo mental y de estrés, con los ojos fijos en el compás náutico para no perder el rumbo, y la carga de la responsabilidad de la seguridad de la nave y la vida de sus compañeros.

Este ritmo de trabajo se mantenía durante semanas o meses, solo interrumpido al llegar a puerto. Entonces comenzaba un nuevo período de maniobra, laboreo de anclas y descarga del buque, acompañado además de limpieza general de la bodega, «recorrida» del aparejo (reparo y mantenimiento), etcétera, como preparación para recibir una nueva carga e iniciar un nuevo viaje. Además, se realizaban las denominadas guardias de portalón, de noche o de palanca, que servían para controlar que no aparecieran extraños en el buque ni los marineros subiesen a bordo mujeres o compañeros de juerga. En los veleros las condiciones de la navegación marcaban de forma extrema la sucesión de situaciones a las que el marino debía habituarse: trabajo extremo cuando los vientos cambiaban con frecuencia, y tedio absoluto en zona de calmas; sucesión de días en los que se come mal y se vive constantemente con las ropas húmedas, mientras que en otros momentos es imposible escapar a los rayos del sol, hasta el punto que incluso el apetito desaparece. En los vapores se suavizaría la situación gracias a la regularidad en los trabajos y las maniobras, la mayor seguridad, la existencia de unos alojamientos mínimos donde conservar la ropa seca, etcétera.

Los peligros y las miserias de la vida de los marinos no deben ser exagerados ni magnificados sin tener presente cómo era la vida en tierra para la mayor parte de campesinos, mineros, obreros y clases bajas en general en la España del siglo XIX y principios del XX. Como recuerda Sarasola, la jornada de trabajo en la agricultura era la tradicional, de sol a sol (es decir, menor en invierno y mayor en verano). En cambio, la aparición de máquinas, calderas de vapor y hornos que no se apagaban y había que amortizar, y de fábricas con luz (de mecha, gas o eléctrica) que permitían trabajar de noche, había alargado las jornadas en la naciente industria hasta las 12 y 13 horas en el textil, y algunas más en sectores como el comercio. Además, las condiciones de trabajo en las fábricas eran penosas: el ritmo incesante de las máquinas, los frecuentes accidentes (a veces mortales), las largas jornadas, el frío y el calor



asfixiante en verano, la total ausencia de medidas protectoras contra el polvo, los humos y las sustancias tóxicas, los frecuentes excesos en las medidas disciplinarias, etcétera. Es decir, que debe mantenerse una actitud crítica a la hora de valorar el impacto del trabajo en la mar ateniéndonos a la sucesión de guardias y tareas sin perder de vista cuáles eran las condiciones laborales en tierra. Cuando se hace un retrato tremendista de la vida en la mar uno puede llegar a preguntarse por qué había miles de hombres que se embarcaban año tras año cuando en tierra podrían encontrar su sustento en condiciones más o menos similares.

La cuestión del respeto de los días festivos fue siempre motivo de conflicto en la Marina mercante española. Incluso ya generalizado el uso del vapor, la Marina mercante quedó al margen de la ley de 3 de marzo de 1904 sobre el descanso dominical. Es cierto que los domingos, si el buque estaba en puerto, el ritmo de trabajo podía relajarse, pero en ningún caso se consideraba festivo en el sentido de que el trabajador no tiene obligación de acudir a su puesto de trabajo. No había ni siquiera el recurso de santificar la fiesta acudiendo a un oficio religioso, salvo en aquellos buques grandes que embarcaban a un capellán.

En los veleros, las comidas, repartidas a lo largo del día con regularidad (ajustadas a los cambios de guardia), quedaban sujetas a la posibilidad real de cocinar o de comer si el tiempo o el trabajo no lo impedían. El espacio destinado a la marinería era muy reducido. Normalmente se limitaba a un lugar mínimo para dormir en literas o coyotes<sup>277</sup>. Pero no existía nada parecido a un comedor comunitario, así que los marineros acababan comiendo repartidos por la cubierta o en cualquier rincón cómodo que fuesen capaces de encontrar. No había, pues, espacio ni momento de socialización. Además, en caso de tormenta, peligro o simple necesidad, todos los hombres acudían a sus puestos con independencia de si estaban de guardia o descansando. Solo cuando se construyeron buques de hierro, más grandes y mejor distribuidos, pudieron construirse comedores para la tripulación (siempre separando clases y categorías), y las cocinas lograron funcionar, en general, a pesar del mal tiempo, aunque en casos extremos la tripulación igualmente tenía que subsistir con comidas frías.

Si en cualquier sector económico la regulación de la jornada de trabajo, los días festivos, las posibles vacaciones y otros asuntos relacionados son aspectos importantes, en la mar esta

---

<sup>277</sup> Este espacio se denominaba «sollado» cuando solo servía para dormir; si era un poco más grande y podía montarse una mesa para comer, acostumbraba a llamarse «rancho», aunque la terminología es poco precisa.

cuestión resultaba especialmente problemática a causa de las circunstancias ya citadas: un trabajo incesante, en el que las labores no dependían solo de una programación sino también de elementos aleatorios como las condiciones climatológicas; la no existencia de una separación física entre el lugar de trabajo y el domicilio; el sometimiento a una disciplina que iba más allá del puro mantenimiento del orden en un taller, ya que regulaba todos y cada uno de los aspectos de la vida de los trabajadores; etcétera<sup>278</sup>. La pregunta clave era cómo regular el trabajo en los buques sin causar perjuicio al servicio y sin caer en una explotación total de las tripulaciones hasta su agotamiento físico. De hecho, aparte de la dignidad salarial, la gran preocupación de los marinos era la regulación del trabajo a bordo; y esta cuestión fue, en importancia, la segunda problemática permanente en la Marina mercante a lo largo del siglo XX. En la primera gran ocasión de conflicto planteada en la Marina mercante española, es decir, en la huelga marítima de 1904, que se comentará más tarde, se planteó, junto con las reivindicaciones salariales, la cuestión de la regulación del trabajo a bordo, denominación que incluía entonces factores tan diferentes como la organización del trabajo, la disciplina o los descansos. La reivindicación del mes de permiso fue posterior, aunque sin duda en un momento u otro esta posibilidad ya se había planteado como algo ideal<sup>279</sup>.

En cuanto a los sueldos, se aceptaba la posibilidad de llegar a acuerdos. En cambio, la reglamentación del trabajo estaba considerada por la patronal un tema innegociable a causa de los perjuicios que suponía para el correcto funcionamiento de los buques<sup>280</sup>. Por tanto, fue necesaria la progresiva intervención del Estado en la regulación del trabajo, hasta entonces potestad absoluta del armador. En pleno proceso reformista esta cuestión fue objeto de un proceso lento, complicado e infructuoso de presentación de proyecto, discusión sin aprobación, disolución del Parlamento, nuevos proyectos, etcétera. Un precedente, muy limitado, fue el Reglamento de 1909 sobre contratación, policía y disciplina a bordo, que no

---

<sup>278</sup> «Las diferencias entre el espacio social del trabajo y el espacio social del no trabajo provoca un doble efecto: aislamiento social y familiar y monotonía espacial. Este doble efecto potencia la importancia del tiempo de vacaciones para el hombre de mar». En MONTERO (1989: 23).

<sup>279</sup> GOÑI (1931) liga su reivindicación por primera vez con la huelga de agosto de 1919. De hecho, aparece en reglamento provisional de 10 de octubre de 1919 sobre el trabajo a bordo. En su artículo 4.º se habla del permiso como compensación del descanso dominical, pero solo para capitanes y oficiales de puente y máquinas.

<sup>280</sup> Esta era la opinión, por ejemplo, de la Sección de Navegación de la Cámara de Comercio de Barcelona. Una comisión formada por Fermín Izaguirre, Francisco Maria Tintoré y José Ricart Giralt dictaminó, en 2 de noviembre de 1903, que en cuanto a los sueldos podía haber acuerdos, pero en lo que respectaba a la organización no sería posible a causa de las perturbaciones que causarían las propuestas de los obreros (en AHCOINB, caja 72, expediente 23).

resolvía la mayoría de los problemas y que era constantemente incumplido por la patronal<sup>281</sup>. Las tensiones acumuladas durante la fase de discusión entre las sociedades obreras y la patronal estallaron en la primera huelga general vivida por la Marina mercante española, la denominada «huelga grande» de mayo de 1914, como se verá en otro capítulo.

#### 2.4.2 Condiciones medioambientales

Dejando de lado los aspectos relacionados con la alimentación (que analizo más adelante) y sus deficiencias, el trabajo en un ambiente continuamente húmedo y frío favorece la aparición y el desarrollo de enfermedades como la tisis (tal vez el mayor peligro) o el reumatismo, así como la transmisión de enfermedades de origen exótico: cólera, fiebre amarilla, etcétera<sup>282</sup>. Además, en un entorno medioambiental permanentemente húmedo, sin posibilidad de airear los alojamientos y con una entrada limitada de luz al interior, las condiciones de salubridad eran muy deficientes; la primer normativa que reguló los espacios mínimos y las condiciones de los alojamientos de las tripulaciones se promulgó el 9 de septiembre de 1918. En los vapores, como se verá más adelante, se añadía el auténtico infierno que era la sala de calderas, la contaminación y la combinación de ruido y vibraciones constantes. En cuanto a las condiciones climáticas, en algunas rutas de larga distancia los cambios de temperatura eran bruscos (calor insoportable en los trópicos, frío polar en latitudes altas), y solo en los vapores más modernos se instalaban sistemas de calefacción.

Desde el punto de vista de la higiene en general, los barcos eran nidos de parásitos, especialmente cucarachas, y también de ratas. El buque se mantenía lo más limpio posible a través del baldeo diario de la cubierta, la limpieza del sollado y de la bodega, y sobre todo la limpieza de la sentina, ya que en este espacio el agua acumulada se corrompía muy pronto, no

---

<sup>281</sup> Ministerio de Marina. Dirección General de Navegación y Pesca Marítima. *Reglamentos sobre contratación de las dotaciones y de policía y disciplina a bordo de los buques mercantes españoles*. Imprenta de los Hijos de M. G. Hernández, Madrid, 1909.

<sup>282</sup> Un caso concreto, a modo de ejemplo, en ACA. Diversos. Comandancia de Marina de Barcelona. Expediente 24. *Diligencias instruidas con motivo del fallecimiento de Silvestre Maristany, natural de Masnou, de cuarenta años, a bordo de la polacra-goleta Teresa, de la que era contraestre*. Este marino cayó enfermo en Pernambuco. No quiso desembarcar para poder regresar a España, y finalmente murió en alta mar el 22 de abril de 1869. En la declaración del capitán se señalaba que no había hecho testamento pues no pensaba morir, como nadie más pensaba que fuera mortal la enfermedad. En el cuaderno de bitácora, el capitán escribió: «El contraestre, cuñado mío, imposibilitado de un dolor reumático sin poderse mover...». Tenía 38 años.

solo por hallarse estancada sino porque se mezclaba con sustancias orgánicas en descomposición. También era un foco de peligro el lastre, que solía ser de piedras que se embarcaban cubiertas de limos y detritus vegetales que se pudrían. En los buques pequeños, al no existir retretes, las necesidades se aliviaban por la borda, a proa, sujetándose el marino al barco con una mano para no caer al mar<sup>283</sup>. Los cabeceos del barco limpiaban cualquier resto de suciedad que pudiera quedar en el casco. Solo en los buques grandes había retretes, los llamados «jardines», situados generalmente a proa, aunque en las naves que transportaban pasaje los tenían a popa. En estas circunstancias los hábitos higiénicos quedaban muy comprometidos.

Escasa protección proporcionaban la ropa y el calzado. No existía una norma general ni un vestuario específico más allá de los requerimientos de la ropa de trabajo, con blusones amplios y pantalones algo cortos para facilitar los movimientos<sup>284</sup>. Probablemente se usaban prendas de lana, ya que está dotada de una gran capacidad de absorción de la humedad; así, sobre la piel sudorosa retarda la evaporación e impide el enfriamiento, y a la vez evita que la humedad se ponga en contacto con la piel y determine un descenso de la temperatura nocivo para la salud. En cambio, el algodón tiene propiedades contrarias, de modo que debía reservarse para el verano o para aguas tropicales. A mediados del siglo XIX, los médicos recomendaban ya el uso de ropa interior, por motivos higiénicos, que en este caso sí podía ser de algodón, pero parece que no era una costumbre muy extendida. Por último, la ropa de agua no existía como la conocemos hoy, y lo único que los marinos tenían a su disposición eran chubasqueros de lona encerada o embreada y unos sombreros también encerados denominados «suestes», probablemente una corrupción de la palabra «sudeste». Era bastante habitual en la marinería de los veleros, con las cubiertas de madera, ir descalzo, y a esa práctica estaban acostumbrados desde pequeños. Los pies estaban curtidos y encallecidos. De hecho, a menudo era el uso de un calzado, al que no estaban habituados, el que les provocaba ulceraciones y rozaduras (FERNÁNDEZ-CARO, 1979:220-222). En los buques metálicos, con cubiertas de plancha, era necesario utilizar calzado.

---

<sup>283</sup> Véase un ejemplo de marinero que cae al mar al orinar en GIMÉNEZ (2009:148, nota 125).

<sup>284</sup> Un curioso documento fotográfico, reproducido en el anexo gráfico, muestra a la tripulación de la corbeta catalana *Osvado* perfectamente uniformados, pero es algo extremadamente raro.

### 2.4.3 Higiene, salud y riesgos laborales

Cualquier aproximación al mundo del trabajo en la Marina mercante resulta incompleta sin analizar en sus puntos fundamentales las condiciones de trabajo en relación con la alimentación de las tripulaciones y las condiciones higiénicas y de salud a bordo, máxime sabiendo que el trabajo se desarrollaba en unas condiciones muy diferentes de aquellas que se daban en tierra. Al hablar de cuestiones relacionadas con la higiene, la salud o la seguridad, hay que tener en cuenta que en un buque siempre pesará más lo colectivo sobre lo individual, puesto que las condiciones que afectan al colectivo invaden todos los ámbitos de la vida, y no es posible escapar a sus efectos y consecuencias. Deben tenerse en cuenta además diferentes consideraciones. En primer lugar, la coincidencia y la continuidad que se establece en un barco entre lugar de trabajo y entorno de vida, de manera que absolutamente todos los aspectos de la vida del trabajador quedan condicionados por las características del lugar de trabajo. En segundo lugar, el trabajo se realiza en mar abierto, al aire libre, y por tanto sometido a condiciones extremas de frío y calor, exposición al viento, la lluvia y la nieve, cambios bruscos, temporales, y demás, y también rodeados de una humedad constante de la que es imposible librarse. Si bien esta realidad era compartida por muchas otras profesiones (sin ir mas lejos, las del sector ferroviario), en la mar deben añadirse algunos factores que magnifican la dureza de la vida y el trabajo.

Además, como ya se ha visto, un barco es, a diferencia de una fábrica o un taller, un espacio en constante movimiento, perceptible incluso cuando el buque está amarrado a un muelle<sup>285</sup>. El viento y el oleaje comunican al casco unas oscilaciones que, en caso de mala mar o tormenta, adquieren una gran violencia. Naturalmente, el tipo de barco y sus características (su tonELAJE, sus formas y líneas, su calado, su aparejo, etcétera) influyen en su mayor o menor estabilidad. En navegación se combina un movimiento en el sentido lateral (balance) con otro en sentido longitudinal (cabeceo). Este último hace que el buque se eleve o caiga, alternativamente, chocando a veces con violencia contra el agua. La combinación de ambos movimientos tiene un efecto negativo en la calidad de vida de los marinos; en los buques de propulsión mecánica, además, se sumará la trepidación constante de las máquinas y las fuertes sacudidas a popa provocadas por el impulso de la nave según sea la marcha o el estado de la

---

<sup>285</sup> Poco que ver, dicho sea de paso, con la imagen idealizada que sostiene Roque, el contra maestre de la zarzuela *Marina* de Arrieta (con libreto de Camprodón): «Dichoso aquel que tiene la casa a flote / la casa a flote / a quien el mar le mece su camarote / su camarote / y oliendo a brea / y oliendo a brea / al arrullo del agua se balancea».

mar, en un movimiento denominado cuchareo, que se suma al cabeceo y al balanceo. En tercer lugar, la vida a bordo constituía una cadena de restricciones: entre otras, de espacio, de libertad y de movimiento. Lo único ilimitado es la propia mar (HARLAFIS, 1995:211)<sup>286</sup>. Por último, las condiciones de trabajo se mantuvieron prácticamente inalterables durante siglos en los buques de vela de casco de madera. Con la construcción metálica y de la propulsión mecánica se pudieron implementar grandes mejoras en cuanto a la alimentación (cámaras frigoríficas, potabilizadoras de agua) y a la higiene (lavabos y duchas, calefacción, mejores alojamientos). Paradójicamente, como se verá en el siguiente capítulo, junto con las mejoras generales aparecen nuevos espacios relacionados con las máquinas en los que las condiciones laborales son terribles y donde se llega a extremos nunca vistos anteriormente.

Se trataba además de un trabajo muy duro, expuesto a frecuentes accidentes (por ejemplo, caídas desde las alturas, torceduras, aplastamientos y quemaduras por rozamiento) y enfermedades laborales (reumatismo, conjuntivitis, afecciones pulmonares y demás), ante los cuales la tripulación se hallaba casi indefensa<sup>287</sup>. Además de los conocimientos básicos de que dispusieran para tratar cualquier incidencia (basados en la medicina popular y en la administración de remedios caseros), a bordo apenas contaban con otra cosa que no fuera algún manual de medicina naval y un limitado botiquín<sup>288</sup>.

Un último elemento que hay que considerar es el que tiene que ver con las condiciones psicológicas de las tripulaciones. En realidad, no hay estudios sobre la incidencia de trastornos de salud mental sobre de la gente de mar en esta época. Podrían distinguirse dos tipos de problemas: por un lado, estarían los ocasionados directamente por el trabajo a bordo (como la fatiga, la falta de descanso continuado debido al sistema de guardias, el estrés); por otro lado, los problemas derivados directamente del aislamiento y el desarraigo. Su peculiar

---

<sup>286</sup> Sobre este asunto véase también NOLAN (1973).

<sup>287</sup> «El individuo de la tripulación Alejandro Francisco que hace un mes fue dado de baja por aquejarle una enfermedad crónica [consumción pulmonar] está cada día más grave a pesar de medicarlo pero parece hace ya mucho tiempo que le aqueja dicha enfermedad [...]. El individuo que ya en la singladura anterior estaba grave dejó de existir a 4 horas de la presente. Se le ha tenido observación y a 16 horas de la presente después de amortajarlo con su propia manta se ha dado sepultura en la profundidad. Al poco de haber fallecido mandé tomar inventario de sus efectos, lo cual hizo el 2º Piloto» (en AM. *Cuaderno de bitácora de Salvador Maristany Sensat, capitán y piloto de derrota de la corbeta Pablo Sensat de la matrícula de Barcelona*. Anotaciones de los días 8 y 9 de marzo de 1879).

<sup>288</sup> En un inventario completo de la corbeta *Casualidad* aparecían «un botiquín completo y renovado en septiembre de este año [1859] y varios libros para su uso» (en MMB, Documentación de la corbeta *Casualidad*, Colección. Documentos. R 2932). Véase un ejemplo de otro tipo de recursos en MASRIERA (1926:129). En este libro se recoge el relato de primera mano del contra maestre Rafael Pinell, único superviviente de una tripulación de 22 hombres de la corbeta *Joven Rosita*, exterminada por una epidemia en alta mar.

situación coloca al hombre de mar alejado del resto del mundo de forma temporal en cada viaje y de forma semipermanente por la sucesión de los mismos. Rompe una gran parte de sus lazos con tierra, donde la vida y los acontecimientos políticos y sociales se desarrollan sin su participación, sin la posibilidad de tomar decisiones siquiera sobre su propia familia (NOLAN, 1973:91-92). Una consecuencia directa es el autoaislamiento ocasionado por falta de estímulos externos, indiferencia hacia el entorno y creación de un mundo propio, idealización del mundo terrestre, de la familia y del pasado, etcétera. Esta conducta ha sido bautizada con el nombre de «mamparitis», porque cada hombre se encierra en sus mamparos o paredes mentales (RODRÍGUEZ-MARTOS, 1996:126-127).

He encontrado un caso de locura a bordo de un velero. En el cuaderno de bitácora de la corbeta *J. R.*, en un viaje en 1904, se anotan a lo largo de un mes comentarios relativos al marinero Francisco Pich y Closas, que se presentó ante el capitán «llorando y diciendo que la gente de a bordo querían matarlo, y después de hablar de muchas cosas, todas ellas fuera de razón, nos convencimos que el hombre había perdido sus facultades mentales, y por lo tanto nos pusimos en observación vigilándolo durante el resto de la singladura, lo pasa sin comer ni dormir, y siempre conversando solo». Durante días se repitió este estado de excitación, y el marino comió muy poco, no dormía y hablaba continuamente. Por precaución le retiraron el cuchillo y la navaja de afeitar, pero no lograron evitar que en cierta ocasión el hombre atacara con una cabilla a un compañero, aunque pudo ser reducido y encerrado, según decisión de la junta de oficiales. Después de continuar llorando y riendo alternativamente y de mantener que querían matarlo, se le aplicó un purgante. Tras ese tratamiento pareció mejorar, hasta el punto de que volvió a comer y dormir, y pidió que se le diera trabajo. Poco a poco recobró una cierta normalidad, y en las anotaciones del último mes de viaje desaparecieron los comentarios, por lo que se puede suponer que recuperó una cierta estabilidad mental, aunque se ignora qué sucedió cuando desembarcó<sup>289</sup>.

---

<sup>289</sup> En MMB *Cuaderno de bitácora. Corbeta J. R. en su viaje de la Habana a Barcelona, empezado el 30 de octubre de 1904 y terminado el 4 de enero de 1905. Capitán Pablo Ferrés Roig* (sin número, pendiente de inventario).

#### 2.4.4 Alimentación

El trabajo en la mar se desarrolla en total aislamiento de tierra, de modo que mientras dura el viaje la tripulación debe ser alimentada de forma suficiente para mantener a la vez la supervivencia de los hombres y su capacidad de trabajo. Las materias primas estaban limitadas a productos en conserva o de fácil preservación<sup>290</sup>, como ya se ha visto. No había fruta ni verdura frescas más que durante los primeros días del viaje. A veces se embarcaban gallinas o cabras, en casos raros incluso un cerdo, que se mataba durante el viaje, pero en general la despensa se llenaba con embutidos, salazones y legumbres secas. En la dieta se incluían tradicionalmente alimentos calóricos y grasas (carne de cerdo salada, gallina, bacalao o peixopalo, conservas en aceite o escabeche, etcétera), legumbres (que en algunos contratos aparece con la denominación tradicional de «menestra»), bizcocho o galleta, conservas y queso, entre otros. La escasez de vegetales y otros alimentos frescos hacía casi imposible obtener una dieta equilibrada que compensara el fuerte desgaste físico y la deficiente hidratación (pues se disponía de una reserva de agua limitada). Esta realidad era propia de los buques de vela de altura desde el inicio de los viajes trasatlánticos y apenas había sufrido alteraciones con el tiempo. Un tratado de higiene naval publicado en 1879 aseguraba que la ración que se daba en aquel momento era casi la misma que se daba a principios de aquel siglo: la carne salada, las legumbres secas y la galleta seguían siendo su base fundamental, sin apenas avances. El autor se preguntaba de qué habían servido a las marinas de todos los países los adelantos científicos o los procedimientos de conservación de la carne, si aún eran la salazón el sistema de conservación más usado (FERNÁNDEZ-CARO, 1879:353). También resultaba problemático el acceso a un elemento tan fundamental como el agua. La reserva de agua embarcada, contenida en depósitos de zinc o en barriles de madera, resultaba siempre escasa<sup>291</sup>. Si el viaje se alargaba, el agua se pudría, y solo un aguacero permitía reponer la reserva<sup>292</sup>. Naturalmente no era conveniente utilizarla ni para la higiene personal, ni para lavar

---

<sup>290</sup> Abundante información sobre provisiones en la documentación de la corbeta *Casualidad* (en MMB, Colección. Documentos. R 2932). El pan clásico a bordo es el bizcocho o pan «bis coccio», es decir, cocido dos veces para conseguir su conservación, objetivo nunca alcanzado totalmente en un ambiente húmedo e infestado de parásitos. No fue hasta finales del siglo XIX, ya en barcos grandes de vapor, cuando se empezó a cocer pan a bordo.

<sup>291</sup> Por ejemplo, en la corbeta *Habana* se instaló, en 1898, en cubierta un aljibe con capacidad para 8.393 litros (en AS. *Memorias de Jaime Sust Alsina, Mamotreto*, núm. 2). En la Marina mercante alemana se calculaban 140 litros de agua por hombre y semana, para bebida, aseo y cocina (MÜLLER, 1946:316).

<sup>292</sup> AS. *Memorias de Jaime Sust Alsina, Mamotreto* núm. 2), 54: «El agua que contiene pequeños insectos en abundancia se purifica fácilmente, añadiendo algunas gotas de una disolución de ácido cítrico. Todos los pequeños seres que contiene el agua mueren y caen enseguida al fondo, escapando muy pocos a la acción del



los enseres de cocina. Para esto se utilizaba agua de mar. A finales del siglo XIX, ya en buques de vapor, comenzaron a instalarse desalinizadoras de agua, con lo que se rompían (hasta cierto punto) las limitaciones en cuanto al suministro de agua.

La dificultad para calcular correctamente las provisiones necesarias, dado que era imposible predecir la duración exacta del viaje (en general, se calculaba para seis meses en viajes entre puertos de la Península y América) y la falta de variedad de las vituallas eran dos de los grandes inconvenientes y causa de avitaminosis y otras enfermedades y carencias en la vida de los marinos. Una opción para añadir comida fresca diferente era la pesca con un curricán (cuando la velocidad del barco era escasa) o la captura de tortugas marinas. He encontrado una referencia a esta actividad, por ejemplo, en las memorias del capitán Jaime Sust, cuando relata que el día 21 de diciembre de 1895, en viaje del Río de la Plata a la Habana, capturaron una tortuga de 1,3 metros de largo, 0,9 de ancho y 0,38 de altura. Por su tamaño les fue imposible subirla al bote, de modo que la remolcaron durante 38 horas mientras se desangraba. Luego, una vez a bordo, la pesaron y dio 142,37 kilogramos<sup>293</sup>. La gran revolución en este ámbito vino con la instalación de cámaras frigoríficas en los buques, que permitieron conservar mejor los alimentos.

Parece ser que la alimentación en los buques españoles era más abundante y de mejor calidad que en los buques de otras naciones. Así se desprendería de creer los diversos testimonios recogidos en la encuesta iniciada con motivo de la supresión del derecho diferencial de bandera<sup>294</sup>. El rancho era más o menos el mismo en todos los barcos:

*De las siete a las ocho de la mañana la tripulación toma café con galleta; al medio día una olla o cocido abundante, con ración de carne o bacalao con patatas, y a la caída del sol, cena un guisado de carne o de pescado salado, también con patatas. En algunas embarcaciones catalanas y valencianas toma la marinería su correspondiente ración de vino en la comida, pero en las de las demás provincias no se hace este gasto, y solamente cuando el excesivo frío, o la rudeza de los*

---

ácido. Este procedimiento es sencillísimo, además no hay inconveniente en beber el agua, puesto que el ácido cítrico es inocente; es el ácido de los limones».

<sup>293</sup> AS. *Memorias de Jaime Sust Alsina, Mamotreto*, núm. 2, 76. En ese mismo documento, en la página 85, Sust recoge como curiosidad lo siguiente: «En el *Diario de Barcelona* del 18 de septiembre de 1897, número 261, edición de la tarde, página 10855 en el título de curiosidades entre otras hay la siguiente: el jardín zoológico de Londres acaba de recibir un ejemplar de la mayor tortuga que se conoce. Mide el animal 1,37 metros de longitud y 0,85 de ancho. En la página 76 [de mi diario] hay las dimensiones de la pescada a bordo de la corbeta *Habana* de parecidas dimensiones». Véase otra referencia a la captura de tortugas en: AS. Carta de Jacinto Mas a Feliciano Sust enviada desde La Habana con fecha de 2 de agosto de 1892.

<sup>294</sup> *Información sobre las consecuencias...* (1879-1883).

*trabajos ejecutados podría llegar a quebrantar las fuerzas o la animación de la gente, se les sirve un vaso de vino o una copa de aguardiente*<sup>295</sup>.

La calidad era en general buena, aunque se basaba en la costumbre y en la tradición, y no en ningún estudio científico. Cuando Ricart Giralt proponía, en 1879, que la alimentación a bordo fuese reglamentada y se embarcasen los víveres según un cálculo de ración personal siguiendo un esquema semanal, se hacía eco de una preocupación general en otros países marítimos sobre las deficiencias en esta materia<sup>296</sup>. En todo caso debe tenerse en cuenta también la alimentación en tierra, es decir, lo que comían las familias españolas en cada lugar y momento. Todos los indicios apuntan a que, pese a sus limitaciones, la alimentación en los barcos era igual o mejor que la de tierra. La cuestión de la alimentación fue un tema recurrente en el discurso programático de las organizaciones obreras<sup>297</sup>.

Por otro lado, aparezca en los contratos explícitamente o no, había sensibles diferencias entre la alimentación de la oficialidad y la del resto de la tripulación en los veleros. Vilà recoge algunos ejemplos, con frases como «El capitán y el piloto se reservan hacerse un más distinguido trato mientras no sea excesivo sin que la tripulación pueda poner la menor cosa» o, aún mejor, «la comida será según estilo de semejante navegación, reservándose los oficiales hacerla un tanto más distinguida como no sea viciosa ni excesiva»<sup>298</sup>. Se hacían dos menús diferentes, de calidad dispar, y las diferencias se llevaban hasta el último detalle; entre otras cosas, el café de los oficiales y otros miembros de la tripulación distinguida se obtenía en una primera infusión, mientras que a la marinería se le servía el recuelo, producto de la segunda colada (ROIG, 1929:122-123).

---

<sup>295</sup> *Información sobre las consecuencias...*, Tomo I, respuesta de la Comandancia Militar de la Provincia Capitanía del puerto de San Sebastián, 97. Desde la Comandancia Miliar de Marina de Alicante se aseguraba, por el contrario, que era raro el consumo de «carnes y vino». A su vez, la Comandancia Militar de Mataró (379-380) indicaba que en los buques de su área «se ha suprimido en el día el vino aumentándoles con dos duros el salario, ascendente a catorce duros al mes, en la carrera de América».

<sup>296</sup> *Información sobre las consecuencias...*, Tomo I, respuesta de José Ricart Giralt, Presidente del Centro Naval Español, 110. El autor ofrece una tabla de raciones a modo de ejemplo. En un artículo publicado en 1888 pueden encontrarse cuadros de raciones y otros detalles interesantes sobre alimentación (AUÑÓN, 1888, 147-158).

<sup>297</sup> La carne era poco frecuente en la alimentación de los obreros, sustituida por el tocino y el bacalao, de baja calidad (MACÍAS, 2005).

<sup>298</sup> VILÀ (1992). Contratos de tripulación de la polacra *La Concepción*, febrero de 1821 (en AHPB EM. Notario J. A. Falp. 1821, folio 85) y de la polacra *San Antonio*, abril de 1836 (en AHPB EM. Notario J. M. Planas Compte. 1836, folio 224), respectivamente.

## 2.4.5 Modalidades salariales y otros ingresos

De la misma forma que los contratos han estado regulados por escrito en la Marina mercante desde mucho antes que en la mayoría de los sectores, también en cuanto a las retribuciones ha existido una regulación desde antiguo. En los contratos se especificaba el importe de los salarios o ganancias de la mayor parte de los miembros de la tripulación, aunque las cantidades que patronos (luego capitanes) ingresaban, por ejemplo, no siempre figuraban por escrito. Por otro lado, algunas categorías, como los pajes y los agregados, solían carecer de un sueldo señalado, y se dejaba a discreción del capitán el darles una gratificación. Al margen de variaciones en cuanto a las cantidades y detalles como la descripción de la manutención o de algunos complementos, las tripulaciones eran retribuidas siguiendo dos sistemas básicos cuyas raíces se hundían, como poco, en la Edad Media: el cobro a la parte, denominado también a flete común, y el salario (denominado antiguamente también «soldada»).

### El cobro a la parte

En el cobro a la parte, los trabajadores participaban de los beneficios al final de cada expedición comercial mediante un procedimiento de raíces medievales. Sobre el reparto de beneficios a la parte hay diversas referencias de tipo normativo, como por ejemplo un reglamento de 1773 que se ciñe a la navegación de cabotaje:

*La Navegación de este Gremio, consistente ahora en Embarcaciones de doscientos a quatrocientos quintales, que portean Abellana, Vino, Aguardiente, &c. a Barcelona, y a los Reynos de Valencia y Murcia, tripuladas con tres, quatro, o cinco hombres, y un muchacho, según ocasiones, y viages, tendrá por precia regla, en el reparto de ganancias, la de vajar del total comida, derecho, y gastos comunes, y apartar para el Dueño lo que le corresponda, baxo el concepto, de que en las que no arquean dos mil quintales por cada diez Pipas, que puede estivar, tirará una parte, y en las de dos mil quintales arriba, la mitad de los fletes. El Patrón ganará siempre una parte como Marinero, y a demás le dará el Dueño un quartón de la porción reservada para el Buque. Como la aplicación de los muchachos a la navegación, es el verdadero plantel de la Marinería, recomiendo singularisimamente al Ministro Principal cuyde de que lleva todo buque un mozo, o muchacho, destinado con antelación los que sean huérfanos, y les señalará un quartón, dos o tres, según Cuerpo, y porte, pero para ganar parte entera, ha de haver hecho precisamente Campaña en Vagel de la Armada<sup>299</sup>.*

---

<sup>299</sup> ZALVIDE (1773c: 3).

Existían diferentes variaciones en función del lugar y el momento, ya que se trata de un sistema sujeto, como otras cosas, a los usos y las costumbres locales, y se reglamentaba en el ámbito local<sup>300</sup>. Sanet pone algunos ejemplos de este tipo de retribución en buques catalanes de principios del XIX, extraídos sobre todo de casos tarraconenses. La cantidad percibible era variable, según el importe de los fletes. Como norma general en primer lugar se contabilizaba la totalidad de los ingresos. De este total, se descontaba el 10 por ciento para el barco; del resto, se deducían los gastos de manutención, el salario del piloto y otros; de lo que quedaba, la mitad era para la nave y la otra mitad se la repartían entre el capitán y la tripulación. Las partes correspondientes a los marineros las decidía el capitán con el consejo del contraestre en función de su trabajo y habilidad<sup>301</sup>. Para la misma época, Giménez, utilizando fuentes relacionadas con barcos de Vilassar de Mar, y a partir de una carga comprada por cuenta de toda la tripulación, presenta el reparto de la siguiente forma: capitán y piloto recibían una parte y media, y el segundo piloto una parte, independientemente del capital aportado. Los marineros tenían derecho a una parte pero estaban obligados a hacer una aportación, mientras que los mozos solo se beneficiaban de las ganancias generadas por el capital que hubiesen aportado<sup>302</sup>.

Según Delgado, en la segunda mitad del siglo XVIII, en la etapa del libre comercio con las colonias americanas, la práctica habitual en buques de puertos andaluces y cantábricos era el cobro por mensualidades, mientras que los buques catalanes mantenían un tipo de salario proporcional a los beneficios, un incentivo que para algunos suponía una gran ventaja. El autor ilustra las excelencias de este segundo tipo de retribución utilizando las palabras del barón de Castellet en un memorial remitido a las Cortes de Cádiz en 1809:

*Puede darse también un fomento muy poderoso a la Marina mercante con el método que se adopte en el pago de sus tripulaciones: el naviero es por lo común un hombre rico, que no navega, y paga un salario al capitán, a los marineros: De aquí nace que éstos no tienen estímulo ni interés en el*

---

<sup>300</sup> Por ejemplo, ZALVIDE (1773a) proponía una fórmula de reparto de las partes para Mallorca e Ibiza. En los pueblos del Maresme, por ejemplo, los usos podían variar. Véase un caso detallado del reparto de beneficios correspondiente al primer cuarto del siglo XIX en LLOVET (2009:135-138).

<sup>301</sup> En SANET (2003:10-13). Sus fuentes fueron los contratos conservados en AHPT, Reg. 927, f. 263: Reg. 927, f.349-350; Reg. 926, f. 362-363.

<sup>302</sup> En GIMÉNEZ (2009:123-124). En la nota 64 se reproduce como ejemplo el contrato a la parte del falucho *Despejado* (1826). Otro ejemplo: primero se deducía una décima parte para habilitación y mantenimiento del buque, deduciendo además los gastos generales ocasionados por el viaje. Del monto restante se hacían dos partes, de las cuales una iba directa para la «barca», es decir, para los armadores, mientras que la otra se subdividía y se repartía entre los tripulantes según la categoría: cuatro para el piloto, tres para el nostramo, una y media para los marineros, media para el grumete, etcétera (DELGADO, 1981:59).

*Barco, y navegan sin economía por lo que son muy caros los fletes, con beneficios solo del naviero. Muy al contrario sucedería si se adoptase en todo e Reino el método establecido en Cataluña. Se reparte entre nosotros la ganancia líquida del barco por mitad entre el dueño o dueños y la tripulación, de modo que desde el capitán hasta el último grumete todos tienen interés en él, viven con la más estrecha economía sin quejarse y procuran adelantar todo lo posible los viajes, porque cuando más los repiten, [mayores] son las ganancias, de lo que resulta mucha moderación en los fletes.*

Es decir, que este sistema incentivaba la productividad y el interés por el buen éxito de la aventura comercial. Según este autor, todavía a comienzos del siglo XIX era habitual en barcos catalanes, lo que se consideraba una de las causas de su mayor eficiencia en el comercio trasatlántico (DELGADO, 1986:91 y 1989:73). Delgado vinculaba el camino final hacia la salarización con la liberalización del mercado naviero a consecuencia de la guerra contra la Convención en 1793. Según él, en pocos años los sistemas tradicionales de gestión de la empresa naval sufrieron profundas transformaciones en Cataluña, y la fuerza de trabajo del sector (patrones y marinería) fue privada de su participación en los beneficios del transporte marítimo y reducida a la mera condición de asalariada, algo que era habitual en otras regiones españolas (DELGADO, 1985:100)<sup>303</sup>.

El cobro a la parte estaba más extendido en la navegación de cabotaje que en la navegación de altura, y por tanto los ejemplos que permiten ilustrarlo suelen estar relacionados con este tipo de navegación. Por eso, aun cuando se impuso el sistema de salario, aproximadamente a mediados del siglo XIX, el tradicional «a la parte» se mantuvo todavía en el siglo XX en el sector de la pesca y en algunas formas de navegación de cabotaje (en pailebotes y motoveleros). En la etapa final de la marina de vela las condiciones económicas llegaron a ser dramáticas. Valga como ejemplo lo que sucedía en Asturias:

*Los que navegan en buques de vela a la parte primero arrastran una vida mísera, pues habiendo quedado los buques de vela pequeños, que son los que frecuentan este puerto, en muy*

---

<sup>303</sup> Se trataba de un proceso internacional. Por ejemplo, GERSTENBERGER (1996:178) señalaba que a lo largo del siglo XIX el marino alemán fue transformado en trabajador dependiente. Sus costumbres tradicionales fueron combatidas por nuevas regulaciones impuestas por los armadores. Perdió el derecho a llevar una cierta carga para su propio beneficio (algo como la «pacotilla»), que le daba, además de beneficios económicos, el derecho a opinar sobre la organización del viaje. Estos privilegios estaban en contradicción con el interés de capitanes y armadores, que querían libertad total para tomar cualquier carga. Los marinos también perdieron el derecho a abandonar el buque. Tradicionalmente se les consideraba socios del capitán, y la organización jerárquica se basaba en un orden de privilegios y obligaciones más que en una estricta división del trabajo entre capitán y oficiales y el resto de la tripulación.

*desventajosas condiciones para competir con los vapores, apenas sacan del flete lo necesario para mantenerse muy frugalmente, y en algunos viajes hasta empeñados*<sup>304</sup>.

Una vez impuesto por completo el sistema de salario, hubo voces que postularon por una vuelta parcial a sistemas antiguos, como por ejemplo alguna forma de participación de la tripulación en los beneficios. El omnipresente Ricart Giralt decía lo siguiente, en 1903:

*El mejor sistema es el que apunta para toda clase de explotación manufacturera, que se sigue en varias industrias y en algunas compañías navieras de Rusia, y es repartir un tanto por ciento de los beneficios a los trabajadores. En este caso, podría señalarse a los tripulantes un salario fijo *minimum* [sic], y luego repartir, proporcionalmente, a las categorías de los tripulantes un tanto por ciento del sobordo, entrando también en el reparto el buque, o lo que es lo mismo, el armador, a semejanza de las tripulaciones que navegan a la parte. Con este sistema los tripulantes estarían interesados en la expedición, y no habría motivo de discordias*<sup>305</sup>.

También Estasén presentaba este sistema como un elemento beneficioso, ya que según él la clase de marineros podía mantenerse dignamente; al estar interesados en la expedición, tenían un empeño personal en que el resultado de la misma fuese próspero, y aceptaban la lucha contra los elementos y las temporadas alejados de sus familias porque veían posibilidades de promoción. Según este autor, «sabían que el grumete podía ser marinero, que éste a fuerza de práctica naval podía obtener el título de patrón, y completando su educación con estudios náuticos, podía llegar a ser piloto, y que de piloto podía llegar a ser capitán, lo que en aquel momento equivalía a decir comerciante y naviero» (ESTASÉN, 1880:8).

### **El cobro mediante salario**

Durante siglos el trabajo asalariado tuvo una presencia marginal frente a otras formas de utilización productiva del trabajo humano (esclavitud, servidumbre). Según Sanguinetti (1998), dos son las principales bolsas históricas de trabajo prestado en condiciones de ajenidad y dependencia, que coexistiendo en equilibrio con otras formas de aprovechamiento del esfuerzo humano, pueden detectarse con carácter previo a la formación del capitalismo: el arrendamiento de servicios romano (*locatio conductio operarum* o arrendamiento de un

---

<sup>304</sup> *Reformas sociales: Información oral y escrita publicada de 1889 a 1893*. Tomo V. Información oral y escrita practicada por la Comisión Provincial de Reformas Sociales de Oviedo. Sesión de 19 de octubre de 1884, 427. Véase muchos más ejemplos y detalles en José HUERTAS (1981, 1992).

<sup>305</sup> *Vida Marítima*, núm. 39, 30 de enero de 1903, 47.

hombre libre) y el trabajo en el conjunto de los gremios medievales (con la cesión voluntaria de los frutos del propio trabajo a cambio de una contraprestación). En este contexto, el trabajo asalariado en la Marina mercante debe ser tenido en cuenta con un elemento singular: «*Seamen were among the earliest of workers to depend entirely upon the wage for their subsistence*», comentaba Rediker (1989:338). El proceso que lleva del cobro a la parte a la salarización, con lo que permite la acumulación de capital, debe ser estudiado en profundidad en un marco cronológico anterior al que analiza esta tesis.

Aunque el cobro mediante salario ya era común en textos medievales como los *Costums Marítims* de Barcelona, por citar un ejemplo, y luego fue también el tipo de retribución propio de los buques de la Carrera de América, sin embargo fue sobre todo a principios del siglo XIX cuando se produjo un cambio progresivo en la forma de retribución de los marineros, que llevó a la imposición paulatina de un sistema de salario, bien por viaje o bien mensual, dejando el cobro a la parte como algo residual. El contrato por viaje a cambio de un salario predeterminado recibía a menudo también el nombre de «contrato de soldadas», una reminiscencia de los tiempos de las flotas de Indias<sup>306</sup>, y se calculaba por meses<sup>307</sup>. Pero hay que considerar como retribución del trabajo el conjunto de percepciones (monetarias y no monetarias) que recibían los marinos por su prestación laboral, y superar la identificación entre retribución y salario. En el caso de la marina, siempre debe recordarse que las rentas tenían una parte monetaria (el sueldo propiamente dicho) pero también contaban con una

---

<sup>306</sup> En PINIELLA y RASERO (1995:322).

<sup>307</sup> El cálculo por meses resultaba aparentemente sencillo pero daba lugar a pequeños desajustes, como describe el capitán Sust en sus memorias: «De modo que para contar o calcular los salarios vencidos para ser justo y equitativo debe hacerse cada mes por sí, esto es, primeramente calcular la fracción del primer mes, después los meses enteros que hayan y el último añadirle la fracción del último mes. Se comprende que al calcular la fracción de mes se hace arreglada a los días que aquel mes tenga. De cualquier otro modo que se calcule no es justo, resultando la mayor parte de veces perjudicado uno de los dos, o armador o tripulante. Aquellos que dicen debe calcularse con que todos los meses tengan 30 días, van mal. Dos individuos embarcados el 1 de julio: uno de ellos desembarca el 30 y el otro el 31 del mismo mes; no es justo que tanto haya ganado el uno como el otro. El primero tiene vencidos 30 días en un mes de 31. El calcular de fecha a fecha contando de 30 cuando está incluido el 31 también, no es justo, también resulta mal, resultando muchas veces perjudicado o el armador o el tripulante. Ejemplo. Supongamos la mensualidad de 300 pesetas. Se embarca el 31 de agosto y se desembarca el 30 de septiembre. Contando desde el día de la fecha resulta vencido el mes y por lo tanto vencidas 300 pesetas. Contando cada mes de por sí o según el modo que dice el código según sean designados en el calendario gregoriano, resultan vencidas 309,67 pesetas. Diferencia 9,67 pesetas que el tripulante cobre de menos, y por lo tanto perjudicado. Al revés. Se embarca el 30 de septiembre y se desembarca el 29 de octubre. Contando de fecha a fecha es vencido un mes y por lo tanto vencidas 300 pesetas. Contando cada mes de por sí resultan vencidas 290,64, diferencia de 9,36 pesetas que el tripulante cobraría de más y por tanto perjudicado el armador [...]. Yo siempre había contado de fecha a fecha, contando 30 días cuando había 31 hasta mi tercer viaje con la Habana inclusive. Este viaje después de todo pagado y listo, mi primo José Sust Gelpí [que era el capitán y por tanto quien le acababa de hacer la liquidación] me hizo notar lo dicho en este artículo y en seguida vi que tenía razón». En AS. *Memorias de Jaime Sust Alsina, Mamotreto*, núm. 2, 71-75.

parte no monetaria, que incluía la manutención a bordo o el alojamiento en la versión singular que éste debe interpretarse a bordo de un buque. Dado que en la documentación consultada no siempre quedan claros o visibles estos últimos, cualquier reflexión sobre este tema debe ser realizada con prudencia.

El camino hacia la salarización aceleró la proletarización del trabajo a bordo, ya que separó al marinero que formaba parte interesada en la expedición de aquel que simplemente vendía su fuerza de trabajo a cambio de un salario. Es decir, que se produjo el tránsito de una forma arcaica propia de viejos instrumentos medievales de contratación, hacia criterios laborales propios del capitalismo con una clara tendencia a la proletarización de la mano de obra. El salario por meses del marino cubría todo el período de trabajo, siete días a la semana, prácticamente todas las horas, y debía compensar esta dedicación y en cierto modo también los períodos de paro entre embarque y embarque. En compensación, los marinos no estaban sometidos como otros trabajadores a la precariedad de cobrar un jornal. Por ejemplo, hacia 1880 el ingreso mensual de un minero podía calcularse en un término medio de 60 pesetas, pese a que el jornal era de 3 pesetas diarias, ya que se calculaba que entre fiestas, paros forzosos por falta de trabajo o por razones meteorológicas, enfermedades y otras contingencias, tan solo quedaban 20 días hábiles al mes<sup>308</sup>.

Como ya se ha apuntado, la determinación de las retribuciones se fijaba según las condiciones del mercado laboral en el sector marítimo, y podía depender, entre otras cosas, de la cualificación (clase y categoría profesional), del destino (tráfico o ruta), del puerto de contratación y de la compañía o empresa, ya que podía haber diferencias entre las grandes compañías y los pequeños armadores. En la determinación del salario en la marina apenas tenían incidencia otros factores tradicionales: a diferencia de lo que sucedía en otros sectores económicos, la antigüedad jugaba un papel mínimo, pues se trataba de un sector caracterizado por la movilidad constante; se valoraba casi exclusivamente en el caso de los oficiales y el personal de tierra<sup>309</sup>.

---

<sup>308</sup> En MACÍAS (2005).

<sup>309</sup> He visto, por ejemplo, un listado de la Compañía Línea de Vapores Tintoré donde se registraba la antigüedad en la casa de los oficiales de puente y de máquinas, sin duda con esta intencionalidad (AT). También se consideraba la permanencia en la empresa (la «fidelidad») en la Compañía Trasatlántica.



Había otros factores que, sin duda, los marinos tenían en mente a la hora de aceptar una oferta salarial: como en qué condiciones estaba el barco, quién era el capitán o quién era el cocinero. Podía influir también la fama del capitán respecto a su suerte, o bien factores puramente supersticiosos. Como recuerda Sarasua, aunque según la teoría económica las diferencias salariales reflejan la distinta productividad de los trabajadores (por su cualificación o experiencia), en realidad las tradiciones y las convenciones sociales han jugado un papel central en la fijación de los salarios<sup>310</sup>. En el caso de la mar, un sector donde el trabajo se ejerce a veces al borde de la muerte, es indudable que intervenían factores extraños a los mecanismos económicos convencionales.

El desarrollo del capitalismo mercantil se halla íntimamente ligado al comercio marítimo global. En este sector, la acumulación de capital se hace posible, entre otras cosas, gracias a la transformación de la empresa marítima en una aventura que genera muchos beneficios y en la que el trabajo de la tripulación se convierte en un gasto de explotación más, como los seguros, los víveres o el coste de la embarcación. Los marinos que navegando a la parte habían tenido un cierto control sobre el proceso, como parte interesada, fueron puestos después al margen del mismo en el momento mismo en que empezó a comprarse su fuerza de trabajo por un tiempo determinado (viaje), y se les alejó del control del medio de producción que es el barco. Sobre este proceso apenas he encontrado bibliografía, lo que demuestra que no ha sido tema de reflexión y que en el futuro deberá ser objeto de atención. Sin embargo, es importante situar al colectivo de los marinos como protagonistas de un estadio primitivo del capitalismo, como un proletariado muy avanzado en el tiempo.

Los salarios por meses quedaban recogidos en los contratos, aunque es interesante señalar que hasta finales del siglo XIX era lo más frecuente que el capitán quedara fuera de la nómina, e incluso en algún caso también los sobrecargos o los pilotos<sup>311</sup>. En el mundo de la marina velera el capitán acostumbraba a participar en la expedición como inversor y por lo tanto su retribución era una parte de los beneficios. En aquellas ocasiones en que el capitán recibía un salario, este había sido pactado privadamente con el armador y en el contrato de patronía no

---

<sup>310</sup> En SARASUA (2005:17).

<sup>311</sup> Dos ejemplos. El primero, la contrata de la corbeta *Maria Clotilde*, firmada el 4 de mayo de 1853, donde se indicó que el capitán había suscrito un convenio particular con el propietario (en AHPB, EM, Jose Manuel Planas Comte, 1853, fol. 28). El segundo, el contrato de patronía para la corbeta *Escolástica*, de matrícula de La Habana, 1 de febrero de 1859: el armador es Francisco Pons y Cia., y el capitán es el segundo piloto José Jubany. No se habla de sueldo (en APHB. EM. Pedro Maria Fortuny, 1859, fol. 111).

se hacía mención de este dato; por lo tanto, no era conocido por el resto de la tripulación. Sin embargo, a finales del siglo XIX, a medida que el capitán fue convirtiéndose en un asalariado cualificado, también fue apareciendo señalado en los contratos con su sueldo, y en ocasiones incluso se especificaban el «sobordo» (una gratificación que suponía un porcentaje sobre el valor de la carga) u otros complementos. Capitán al margen, el resto de la tripulación aparecía relacionada en el contrato siguiendo un modelo similar al que se ve a continuación, suscrito entre el capitán y la tripulación del bergantín *Juan A. Díez* en el año 1839<sup>312</sup>. En la relación se establecía que «en el presente viaje ganará el segundo piloto diez y seis duros mensuales, el contra maestre diez y seis duros, el carpintero catorce ídem, los marineros doce a excepción de Esteban Calvell, José Tibau y Miguel Gispert que ganarán nueve ídem cada uno, mensualmente pagaderos. Los agregados y pages ganarán según su esmero en el trabajo a discreción del capitán». Aunque en los contratos se especificaba el salario pactado antes del embarque, se sabe que en algunos casos la tripulación podía presionar al capitán para que aumentara las cantidades pactadas, aprovechando unas circunstancias favorables<sup>313</sup>.

Un tema importante es el pago anticipado de ciertas cantidades que el marino recibía un tiempo antes de embarcarse y que podían suponer el salario de uno a tres meses. Se trata de los anticipos o anticipaciones. Ya se ha visto que a los hombres reclutados por la Armada se les daba este anticipo de tres meses. El pago avanzado era propio de la navegación de altura. Seguramente tenía sus raíces en la necesidad que tenían los marinos, ante un largo viaje de duración indeterminada, de preparar un mínimo equipo (vestuario, herramientas, etcétera) o de vivir en puerto hasta que el barco zarpase<sup>314</sup>. En ocasiones, cuando era difícil reclutar buenas tripulaciones, tal vez capitanes y armadores utilizaban este recurso para garantizar el embarque de los marinos. Sobre la forma de recibir este adelanto en España hay que decir que la costumbre era pagar en metálico. Pero aunque no he encontrado datos concluyentes, tal vez fuera también común el pago en forma de vales, habitual en otras marinas. Estos vales eran admitidos en ciertos lugares y formaban parte de un ingenioso sistema de reclutamiento propio del mundo anglosajón. Se trataba en realidad de un pagaré que el armador entregaba al marino, este gastaba en un local determinado y finalmente el armador abonaba a su poseedor

---

<sup>312</sup> En VILÀ (1984:23-25). Un bergantín es un velero de pequeño porte, de unas 200 o 300 toneladas, con dos palos y aparejo de cruz. Se trata de uno de los tipos de barco más frecuentes en las navegaciones españolas en esta época.

<sup>313</sup> Véase un ejemplo en GIMÉNEZ (2009:145, notas 112-113).

<sup>314</sup> El avance era el mes de salario que se entregaba a los marinos con el objeto de que pudiesen comprarse ropa y enseres propios a su profesión (en RICART, 1893a: 12-17).

(un tabernero, un provisionista, etcétera), una vez que el marino se hallaba a bordo. Constituía una especie de garantía que estimulaba a los interesados a colaborar en dicho embarque y los convertía en embarcadores. Naturalmente el sistema invitaba al abuso y a la corrupción, como cuando se daba el embarque de sustitutos no capacitados profesionalmente, o de borrachos capturados cuando estaban inconscientes y que despertaban en alta mar ocupando plaza de marinero o mozo<sup>315</sup>.

El sistema de los pagarés fue ampliamente cuestionado en Inglaterra a mediados del siglo XIX y hasta su prohibición en 1881, aunque persistió de forma encubierta. Con el vapor y los viajes más cortos y regulares, y el desarrollo de un nuevo mercado de trabajo marítimo, el sistema del pago avanzado desapareció. Desgraciadamente ignoro cómo funcionaba este sistema o su equivalente en la Marina mercante española, aunque está fuera de toda duda que existían los «embarcadores», como prueba el hecho de que su desaparición fuese una de las exigencias de los sindicatos de marinos a principios del siglo XX:

*Con el fin de que desaparezca la explotación que los embarcadores ejercen con el embarque de los obreros, negocio neroniano y repulsivo que merma notablemente el sueldo de los operarios, las casas armadoras ordenarán a los jefes de a bordo que provean las plazas vacantes en los buques con individuos de la Sociedades o Sucursales de las mismas en los puertos donde existan, las cuales procurarán servirles buen personal<sup>316</sup>.*

Acerca de la cuestión de los salarios en los buques de vela hay abundantes datos en los contratos conservados en los protocolos de las Escribanías de Marina. Todo parece indicar que los salarios en la época de la vela se mantuvieron estables, por lo menos para las categorías inferiores. Por ejemplo, la Comandancia Militar de la Provincia y la Capitanía del Puerto de San Sebastián recogía datos sobre los salarios en los veleros en esa Matrícula para

---

<sup>315</sup> Eugene O'Neill, en su pequeña obra teatral *The Long Voyage Home* (O'NEILL, 1917) presentaba el modo de actuar de un embarcador que, con la colaboración de algunos cómplices, emborracha y embarca a unos marineros en el velero *Amindra*, que va a doblar el Cabo de Hornos. Nadie quiere embarcar en ese buque, ya que el capitán y el primer oficial son unos explotadores (literalmente, unos negreros) y la nave es un desastre. Más sobre el problema de los embarcadores en DIXON (1981).

<sup>316</sup> Véase AHCOCINB, caja 72, expediente 23. *Bases de Regulación de Trabajo y Salarios para buques trasatlánticos y de cabotaje*, 1904.

el año 1879, un momento especialmente complicado en la transición de la vela al vapor dada la liberalización del sector marítimo en España<sup>317</sup>.

**Tabla 8. Salarios medios mensuales en la Matrícula de San Sebastián**

<b>SALARIOS MEDIOS MENSUALES</b>	<b>ANTES DE 1869</b>	<b>EN 1879</b>	<b>EN BUQUES EXTRANJEROS</b>
Capitán y piloto de derrota	80 pesos	60 pesos	40 pesos
Piloto	40 pesos	30 pesos	25 pesos
Contra maestre	20 pesos	20 pesos	-
Timoneles y gavieros (4)	14 pesos	14 pesos	10 pesos
Mozos (4)	12 pesos	12 pesos	8 pesos
Cocinero y mayordomo	18 pesos	18 pesos	20 pesos
Paje de cámara	8 pesos	7 pesos	-
<b>Total tripulación</b>	<b>270 pesos</b>	<b>239 pesos</b>	<b>133 pesos</b>

**Fuente:** *Información sobre las consecuencias... Tomo I. Derecho diferencial de bandera.* 1879. Información escrita. Comandancia Militar de la Provincia y Capitanía del puerto de San Sebastián. Segunda cuestión, 4.º, 97.

Según esta tabla apenas hay diferencias en las categorías inferiores, solo en las categorías de capitán y piloto, pero que podría explicarlo por el hecho de no tenerse en cuenta los sobordos o las gratificaciones por el estilo que recibían los oficiales.

Es probable que la reserva de trabajo mantenida en las Ordenanzas de 1802 para los matriculados tuviese efectos sobre los salarios, por lo menos hasta la desaparición de la Matrícula, aunque desde la patronal esta reserva se veía como la culpable de unos salarios abusivos. Así parece indicarlo la queja de la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Barcelona en 1862, que aseguraba que «todas las reservas a los matriculados se pagan de una manera exorbitante»<sup>318</sup>. En todo caso, en la tercera parte de esta tesis se analizarán con más detalle los salarios y sus variaciones coincidiendo con la implantación progresiva de la propulsión mecánica.

<sup>317</sup> *Información sobre las consecuencias... Tomo I. Derecho diferencial de bandera.* Madrid, Imprenta de Manuel Minuesa de los Ríos, 1879. Información escrita. Comandancia Militar de la Provincia y Capitanía del puerto de San Sebastián. Segunda cuestión, 4.º, 97.

<sup>318</sup> *Exposición relativa al Proyecto de Ordenanza...*, 3.

## Otros tipos de ingresos

Como es sabido, en el siglo XIX las formas de remuneración del trabajo eran muy variadas y era frecuente que en muchas ocupaciones el pago de todo o parte del salario se realizara en especie, en forma de comida, habitación, ropa y calzado. Para la gente de mar las cantidades estipuladas como salarios no eran las únicas formas de ingreso. De hecho, si se tuviesen en cuenta únicamente lo que son estrictamente las cantidades consignadas en los contratos, las conclusiones serían erróneas. Deben considerarse también otros elementos, rentas no monetarias de difícil cuantificación. El principal era, como se ha visto, el sobordo, la prima o remuneración asignada con carácter permanente y reservada básicamente a los oficiales (capitán, primer y segundo piloto, sobrecargo), como gratificación por el éxito de la empresa comercial, por no haber tenido pérdidas en la carga o por cualquier otro motivo parecido. Podía haber diferencias de porcentaje entre la navegación de cabotaje y la de altura, entre el 2 y el 4 por ciento del flete. En otros casos el sobordo era una gratificación en forma de 1 por ciento fijo, tanto para cabotaje como para altura<sup>319</sup>.

El armador se hacía cargo de la manutención; por ello abonaba una cantidad determinada de dinero para cubrir los gastos de alimentación de la tripulación. Esta cantidad no se entregaba directamente a los hombres, sino que la administraba el mayordomo. Por sus características, este monto debe ser considerado parte de la remuneración, aunque en el momento de determinar los salarios, bien en los contratos, bien en las diversas tablas de los próximos epígrafes, nunca se tiene en cuenta. Hacia 1879 podía calcularse en 2,5 pesetas diarias para los oficiales y 1,5 para la marinería<sup>320</sup>, un importe aceptable si se tiene en cuenta que el gasto diario de alimentación de un minero en el País Vasco hacia 1882 era de 3,5 a 4 reales (0,09 a 1,04 ptas)<sup>321</sup>. En los veleros, el mayordomo era el auténtico administrador de las provisiones, junto con el cocinero. La comida que se daba a bordo de los veleros quedaba definida vagamente en el contrato («será al estilo de la navegación catalana dando vino hasta la llegada a América y después el licor que proporcione el país», «la alimentación propia del país» o cualquier fórmula similar). La vaguedad de estas definiciones llevaba a conflictos continuos, ya que dejaba a discreción del capitán la cantidad y la calidad del rancho. Era frecuente que el

---

<sup>319</sup> El ejemplo citado corresponde a lo que pagaba la Compañía Trasatlántica Española a principios de 1903 (en *Vida Marítima*, núm. 39, 30 de enero de 1903, 47).

<sup>320</sup> Respectivamente, en *Información... Tomo I. Derecho diferencial de bandera*. Madrid, Imprenta de Manuel Minuesa de los Ríos, 1879. José Ricart Giral, Presidente del Centro Naval Español, 103-104; y en Junta Provincia de Agricultura, Industria y Comercio de Guipúzcoa, 340.

<sup>321</sup> En MACÍAS (2005).

capitán intentara ahorrar gastos en la manutención de la tripulación comprando en puertos baratos o directamente escatimando en las raciones y comprando víveres de mala cantidad. De acuerdo con él o a sus espaldas, el mayordomo y el cocinero podían apropiarse de parte de ese presupuesto<sup>322</sup>. Mientras que en los buques de altura la tripulación era alimentada por cuenta del buque y formaba parte de los costes de manutención del buque, en las embarcaciones de cabotaje la manutención solía ir a cargo de los tripulantes.

Otros suplementos salariales se debían al transporte de mercancías peligrosas, y también podían darse para la adquisición de uniformes si la compañía así lo exigía (únicamente en las más importantes o en aquellas que tenían buques de pasaje)<sup>323</sup>, para ropa y calzado de trabajo, etcétera. En algunas compañías, la empresa suministraba el servicio de cama, mientras que en otras este iba a cargo del marino, o le tocaba pagar una pequeña indemnización por ello. Por los datos manejados, estos suplementos empezaron a generalizarse en los buques de vapor, pero en los veleros eran raros.

Un asunto aparte era la pacotilla, una costumbre de raíces medievales aceptada por la ley y por la tradición. Se trata de que cualquier miembro de la tripulación podía embarcar una cierta mercancía para su propio lucro. En un viaje hacia América podía consistir en tejidos finos, bordados o productos manufacturados de poco peso y mucho valor, etcétera, mientras que de regreso solía ser tabaco o algún producto exótico de fácil venta en la metrópoli. La pacotilla jugaba, sin duda alguna, un papel importante en los ingresos de la gente de mar, e incluso podría haber constituido la principal fuente de ingresos del marino, por lo menos hasta finales del siglo XVIII (DELGADO, 1989:73). Los marinos se convertían en improvisados comerciantes

---

<sup>322</sup> Los víveres adquiridos para las tripulaciones pagaban un derecho de consumo de 0,25 reales por hombre y día (*Exposición dirigida al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda, por la comisión nombrada por todas las clases de Santander, solicitando el planteamiento de las reformas marítimas que deben ser el complemento de la supresión del derecho diferencial de bandera para las importaciones terrestres*. Santander, Imprenta y Litografía de J. M. Martínez, 1867). Canuto Corroza (CORROZA, 1865: 177-178) se manifestaba contra este impuesto con el argumento de que «no se introduce en la población, ni se consume por sus habitantes, el rancho que traen y comen las tripulaciones; si no lo traen, no se consume por los habitantes el rancho que comen ni el que se llevan como bastimento; en una palabra, las tripulaciones, sean extranjeras o nacionales, no son, como tales, parte integrante de la población en cuyo puerto se hallan temporalmente».

<sup>323</sup> La uniformidad en los vapores correos fue legislada por una Real Orden del Ministerio de Marina de 18 de abril de 1864, y posteriormente modificada por una Orden del Almirantazgo de 5 de abril de 1872. Los uniformes e insignias de diferentes compañías se publicitaban en los diarios oficiales: La Roda Hermanos (Real Orden de 30 de junio de 1911), Sota y Aznar (Real Orden de 29 de enero de 1915) y la Compañía Trasatlántica (Real Orden de 4 de julio de 1913). Sobre el régimen interno de la Compañía Trasatlántica véase *Compañía Trasatlántica. Instrucciones Generales para los servicios marítimos. 1884*, 89 y ss.

por cuenta propia<sup>324</sup>. En la época del vapor, un alto funcionario de la Compañía Trasatlántica se refirió al fenómeno de esta forma:

*La tripulación de máquina [fogoneros y paleros] se dedicaba a la venta de sus pacotillas en el muelle y en tierra así en Puerto Limón [Costa Rica] como en Colón [Panamá]. A mis ojos, no resulta serio ver a estos tripulantes con jaulas de canarios y cántaros paseando por las calles de las referidas poblaciones<sup>325</sup>.*

Finalmente existía otra forma de ingreso de imposible cuantificación pero que suponía, sin duda alguna, una gran oportunidad para los marinos. Me refiero al contrabando. Según algunos autores, aportaba una parte importante de los ingresos de los marinos y era más o menos consentido (PINIELLA y BALÓN, 1995:319-320). Los testimonios recogidos referentes a la Marina mercante española en la segunda mitad del siglo XX mantienen que las ganancias por contrabando eran incluso superiores al propio salario, y que podían llegar a ser el principal aliciente económico para escoger el embarque en una línea o ruta o en otra. Los mismos testimonios aseguraban que era muy habitual que el contrabando se gestionase como una empresa colectiva en la que participaban todos o la mayoría de los tripulantes, oficiales y capitán incluidos. Generalmente el coordinador era el mayordomo, que se encargaba de las compras y de distribuir la mercancía entre los diferentes escondrijos<sup>326</sup>. Luego se ocupaba de la venta en el puerto de destino y, finalmente, del reparto de los beneficios. Aunque estos testimonios son cronológicamente posteriores, resultan una fuente valiosa por la dificultad de documentar esta práctica ilegal, y creo que, como en otros casos, es deducible que se han mantenido durante generaciones y que tienen raíces muy antiguas. Si bien el contrabando efectuado por embarcaciones ha sido estudiado, desconozco la existencia de investigaciones acerca de las actividades realizadas por los tripulantes, a título particular o como colectivo.

---

<sup>324</sup> Igual que sucedió con el contrabando, la pacotilla también podía ser un negocio compartido por toda la tripulación. Véase *MMB. Colección. R 1585 D. Documentación de la polacra goleta Cronómetro RN 1585 XL*. Cuenta de la venta de pacotilla de la polacra goleta *Cronómetro* (azafán y cántaros) por un total de 144 pesos. También en el ferrocarril la movilidad posibilitaba el compaginar el trabajo en tren con otros pequeños negocios, como la venta ambulante o los servicios de mensajería en tanto que actividad privada de los empleados.

<sup>325</sup> En AM. *Memoria del viaje al Istmo de Panamá y Estados del Pacífico. Por Salvador Maristany. Noviembre 1911 a junio 1912*. Copia mecanografiada firmada el 4 de septiembre de 1912, 3-4.

<sup>326</sup> La reunión de aportaciones particulares de los tripulantes para financiar las operaciones de contrabando se denominaba «la hucha» (según numerosos testimonios en el programa de historia oral *Veus de la Mar* del Museo Marítimo de Barcelona).

## 2.5 LA RUPTURA DEL ORDEN ESTABLECIDO: EL MOTÍN Y LA DESERCIÓN

Cuando los trabajadores de la mar (incluido aquí el propio capitán en tanto que sujeto él mismo a lo contemplado en las Ordenanzas y el resto del corpus legislativo), con su actuación personal, ponían en cuestión el orden establecido, ya fuera en tierra o a bordo, se producían conflictos que eran calificados de delitos o faltas en función de su gravedad. Se trata de un fenómeno común a todas las marinas europeas, ya que este colectivo se hallaba en todas partes en una situación de sometimiento a la ley inexistente en otros sectores económicos. La enumeración de algunas de las diferentes posibilidades permite comprender la complejidad de las relaciones a bordo, donde se mezclan las responsabilidades hacia la Administración, hacia la empresa marítima y hacia el propio colectivo. Podemos agrupar en cuatro grandes grupos las situaciones de conflicto, englobando todas las posibilidades.

En primer lugar, estaban los delitos relacionados con la Administración de Marina, de carácter militar: ausencias breves sin permiso, ausencias de más de un año (que convertían al marino en prófugo), no presentación a la convocatoria de campaña o deserción antes de cumplirla, obtención fraudulenta de pasaporte de licencia u otros documentos, e inscripción fraudulenta en una Lista inapropiada. Todos ellos se relacionan la situación del trabajador respecto a sus obligaciones militares y su libertad de movimiento.

En segundo lugar se encuentran los delitos relativos a la contratación y el embarque irregular: embarque en buque extranjero sin permiso, embarque con nombre supuesto o teniendo asiento en otro lugar, y ejercicio de pesca, navegación o cualquiera otra industria de mar sin ser matriculado (mientras esta institución estuvo vigente). Como sucede con los puntos contemplados en el primer apartado, también aquí se perseguía la limitación de la libertad de movimiento de la gente de mar, aunque a la vez protegía la reserva de trabajo del colectivo.

En tercer lugar se hallan los delitos relacionados con las faltas de disciplina en el lugar de trabajo: desobediencia (que podía derivar en motín), abandono de la embarcación en puerto, abandono o descuido durante la guardia, uso de cuchillo de punta u otras armas prohibidas<sup>327</sup>,

---

<sup>327</sup> Algunos ejemplos de riñas y conflictos a bordo, incluso con arma blanca, en *MMB. Colección. Documentación de la polacra goleta Cronómetro. R 1585 D*. Un primer caso en el puerto de Rosario en diciembre de 1880: se produjo una pelea entre un marinero y un mozo en la que estuvieron a punto de apuñalarse, aunque el capitán pudo impedirlo (*Documentación de la polacra goleta Cronómetro. RN 1585*



robo de víveres, pertrechos o efectos de la nave, y abandono definitivo del puesto de trabajo (deserción).

Y el cuarto grupo reúne los delitos relacionados directamente con los deberes de patrones y capitanes: embarques fraudulentos de tripulantes o de pasajeros, ineficacia en la represión de las deserciones o ausencias, navegación sin la Patente de navegación o despacho correspondiente, desobediencia a las autoridades de Marina en navegación en convoy o conserva, mal trato o engaño a la tripulación, y pérdida maliciosa del buque.

¿Qué podían hacer las tripulaciones para expresar públicamente su descontento, para protestar o presentar resistencia ante situaciones abusivas o conflictivas por parte de la oficialidad y de la patronal, representada esta por el capitán? El hecho de que el conjunto de los tripulantes dispusiera de un conocimiento general de todo el proceso de trabajo sin duda permitía una supervisión directa y continuada que se traducían también en una forma de control de lo que se consideraba una correcta «dirección» de la navegación por parte del capitán y, en caso necesario, permitía tomar las medidas de resistencia o protesta correspondientes: desobediencia de órdenes fingiendo no haberlas oído o entendido, lentitud en el cumplimiento de las mismas, paros individuales o colectivos, etcétera. Pero cuando esto no era suficiente no quedaba otro camino que las acciones de protesta, de carácter individual o colectivo, en grado máximo. Las colectivas eran la huelga y el motín, y la individual era la deserción. Las dos primeras se relacionaban genéricamente con la desobediencia, mientras que la deserción ha tenido siempre un tratamiento jurídico específico.

## **El motín**

Las acciones colectivas son la huelga y el motín. La huelga, acción de carácter básicamente pacífico definida como la suspensión colectiva de la actividad laboral por parte de los trabajadores con el fin de reivindicar mejoras en las condiciones de trabajo, es prácticamente inexistente en el ámbito marítimo hasta finales del siglo XIX, y aparece en un mundo que ya no es el de la vela sino el de una Marina mercante completamente mecanizada,

---

LXVI). Otro caso, esta vez en Pernambuco: la insubordinación de un marinero, de quien se consideró en Junta de Oficiales que no podía cumplir con su plaza, por lo que fue rebajado en categoría y sueldo. Intentó huir en un bote, pero fue retenido por el capitán, quien recibió del ya mozo insultos y amenazas (*Documentación de la polacra goleta Cronómetro*. RN 1585 LXIV). Otros casos en GIMÉNEZ (2009:143-144 y 146-148, nota 120).

como mostraré en otro capítulo. Se daba en puerto y a menudo se combinaba con paros en otras industrias marítimas, como la carga y descarga de buques e incluso en la construcción naval<sup>328</sup>. Por el contrario, cuando la protesta tenía su grado máximo a bordo de los buques de vela era cuando la tripulación o parte de ella se levantaba violentamente contra el capitán con el objetivo de subvertir el orden, ya fuera por razones legítimas (defensa de intereses de los trabajadores, imposibilidad de negociación) o bien por motivos relacionados con conflictos de carácter personal. El motín no tiene, a mi entender, paralelo alguno en otros sectores económicos en cuanto a su desarrollo y a sus efectos<sup>329</sup>. Llama la atención que, en una obra jurídica fundamental para el derecho marítimo como es el diccionario de Bacardí, la palabra motín no aparezca.

Las fuentes consultadas indican que en los buques de la Marina mercante española los motines eran raros, pero no inexistentes. Puedo documentar con cierto detalle dos casos de protesta colectiva extrema, de diferente carácter pero que ilustran hasta qué punto la contestación laboral en la marina es diferente de la que puede darse en tierra firme. El primero sucedió a bordo de la corbeta *Boa*. En agosto de 1871, la *Boa* llegó al puerto de Nueva York y, a causa de los choques mantenidos durante el viaje, ocho miembros de la tripulación se rebelaron contra el capitán, Jacinto Julià. Los marineros Gaspar Galiana, Tomás Fernández, Lorenzo Marqués, José Ynglés, Francisco Abril, Ricardo Desolá y Juan Bautista Zaragoza, y el carpintero Pío Dodero, bajaron a tierra y presentaron una reclamación ante el cónsul español en aquel puerto, Hipólito de Uriarte, en la que se quejaban de «excesivo trabajo y del maltrato que se les daba en las comidas». Se realizó lo que el cónsul denominó un «juicio verbal» y se les ordenó volver a bordo. Posteriormente, el capitán llegó al buque y se encontró con que Ricardo Desolá estaba a punto de marchar con su equipaje, en lo que evidentemente iba a ser una desertión. El capitán no logró impedir la fuga y recibió insultos del marinero. Otro hombre, Zaragoza, arrojó un saco a las piernas del capitán, hubo insultos y amenazas, y finalmente los dos marinos tomaron sus efectos personales y marcharon. El capitán aseguró

---

<sup>328</sup> Tradicionalmente se vincula la idea de huelga con el motín de las tripulaciones de la flota británica en Spithead y Nore, en 1797. Aunque se trataba de buques de guerra y lo correcto sería hablar de un motín, la negativa a trabajar paralizó la flota en aquel y otros puertos bajo el lema «*Strike the Sails*», que era la orden de arriar o bajar ciertas velas de forma que el buque quedara paralizado. De aquel conflicto se derivó, según algunas interpretaciones, la voz inglesa «*strike*».

<sup>329</sup> Según la Real Academia Española de la Lengua, un motín es un movimiento desordenado de una muchedumbre, por lo común contra la autoridad constituida. Así, pese a las connotaciones populares, es más correcto usar el término sedición, interpretado como alzamiento colectivo y violento contra la autoridad, el orden público o la disciplina militar, sin llegar a la gravedad de la rebelión.

luego que se trató de un acto premeditado, ya que tenían preparada una carretilla para transportar sus enseres. En una carta de 8 de noviembre de 1871, el cónsul remitió al comandante de marina de Barcelona un expediente con la documentación de los marinos para que pusiera en marcha el proceso, tras esperar unos días por si los desertores retornaban, algo que no sucedió. En la carta decía el diplomático:

*La frecuencia con que se repiten hechos punibles, el poco caso que los marinos españoles hacen en general de las observaciones que por el consulado se les dirigen y la necesidad de que no queden impunes semejantes faltas me impone el triste deber de llamar sobre el particular la atención de V. E. en la seguridad de que un saludable castigo servirá de escarmiento a cuantos desoyendo mis fraternales advertencias, tratan de seguir tan perniciosos ejemplo, contando con la impunidad mientras permanecen en este país.*

El proceso se instruyó durante casi seis años. Pío Dodero y Lorenzo Marqués acabaron presentándose a las autoridades y se acogieron a un indulto en 1877. El resto fue juzgado en rebeldía y condenado a dos campañas consecutivas, pérdida de tres meses de salario y al pago de las costas. Aunque desconozco qué fue de ellos, la documentación demuestra que se les buscó con cierta intensidad por todas partes<sup>330</sup>.

Otro caso mucho más violento fue el sucedido a bordo del bergantín mercante *Liberto*. El buque navegaba de Torrevieja a un puerto del Cantábrico con una carga de sal, al mando del capitán José Agramunt Figueroa. En la noche del 26 de diciembre de 1876, entre el cabo de Gata y Roquetas, el marinero Domingo Luzárraga Araquistain quiso sublevarse y dar muerte al capitán bajo el pretexto de que «les escatimaba la galleta», es decir, que la alimentación era insuficiente. Los otros marineros, Teodoro Pidal Olivera, Manuel Otero Vigo, Diego Rodríguez Sambado y Florencio Mieites no se opusieron. Luzárraga disparó al capitán en la cabeza mientras dormía, pero pese a provocarle heridas no lo mató. Hubo un combate y más heridos, hasta que el capitán consiguió encerrar a Pidal, Otero y Mieites en el rancho de proa, y reducir a la obediencia a Luzárraga y a Rodríguez. El capitán llevó el buque a Almería, donde entró el día 27 con Mieitis ya muerto en el rancho de proa. El capitán murió el 5 de enero de 1878 a causa de las heridas recibidas, y mientras se instruían las diligencias murió

---

<sup>330</sup> En ACA. Diversos. Comandancia de Marina de Barcelona. Expediente 37. *Diligencias sumarias por insubordinación y desacato al capitán de la corbeta española Boa por los individuos de su dotación Gaspar Galiano, Tomás Fernández, Lorenzo Marques, José Inglés, Francisco Abril, Pío Leuder, Ricardo de Sole y Juan Bautista Zaragoza (1872-1877)*. Otro expediente del mismo fondo, en número 34, se refiere al embargo de bienes contra estos mismos individuos.

Diego Rodríguez de muerte natural. Los tres acusados restantes fueron procesados por delito de sedición con asesinato y homicidio, con la concurrencia de circunstancias. En el relato que me sirve de fuente se dice que la sentencia dictada por el Consejo de Guerra que tuvo lugar en San Fernando el día 28 de enero fue la condena a prisión: Luzárraga a cadena perpetua, y Pidal y Otero a 14 años y un día. Pero el Consejo Supremo de Guerra y Marina revisó el proceso y finalmente condenó a muerte a los tres de conformidad con lo que preceptúa el artículo 18.º, título 14, de las Ordenanzas. También se les condenó a indemnizar a la madre de José Agramunt con 5.000 pesetas y a pagar los desperfectos del buque. La sentencia se ejecutó en Almería. Al final del proceso, toda la tripulación del *Liberto* que había zarpado de Torrevieja había muerto por una causa u otra<sup>331</sup>.

## La deserción

De todas las posibilidades de reacción ante una situación injusta o inconveniente, la deserción era la más habitual, un auténtico problema para las marinas mercantes de todo el mundo<sup>332</sup>. Era una forma de protesta, una reacción ante el mal trato, la mala comida, los salarios insuficientes o cualquier motivo de índole personal. También era la huida del servicio militar. No era algo que se hiciera a la ligera, ya que las consecuencias eran terribles. Algo tan sencillo como cambiar de trabajo para aprovechar una mejor oferta o unas mejores condiciones colocaba a los marinos fuera de la ley<sup>333</sup>. En España la deserción también era un problema endémico, como muestra un testimonio contemporáneo:

---

<sup>331</sup> Crónica de los hechos en *Revista Marítima*, número 32, 10 de noviembre de 1878. La narración es algo confusa. Más datos en una Circular del Ministerio de Marina, de 25 de octubre de 1878, que debía ser publicada y leída en todos los buques de guerra, y en la prensa de Almería de la época. Las autoridades de Marina propusieron que un buque español llevara el nombre de Agramunt. Esteban Amengual, de la Asociación de Navieros y Consignatarios, se ofreció a poner a un buque suyo ese nombre (*Revista Marítima*, núm. 37, 31 de diciembre de 1878), lo que hizo finalmente con su bergantín antes llamado *San Salvador* y *Virgen de los Dolores*.

<sup>332</sup> Un buen ejemplo en MARTÍ (2000). Por su parte, VILLIERS (1972:26-27) recordaba que en 1906 Lloyd George presentó un informe al Parlamento británico sobre la deserción, en un solo año, de 27.000 marinos en buques de aquel pabellón. Los malos tratos a bordo provocaban un flujo continuo de marinos que se embarcaban y desertaban cuando las condiciones se hacían intolerables. GERSTENBERGER (1996:178-180), para el caso de Alemania, aseguraba que no fue hasta la década de 1820 cuando se restringió el derecho a abandonar el buque, y los hombres quedaban obligados a permanecer a bordo incluso durante años. Si abandonaban la nave perdían sus salarios y se enfrentaban a una pena de prisión. En su opinión, fue a mediados del siglo XIX cuando la deserción se criminalizó. Con anterioridad se consideraba únicamente ilegal, y si un marino dejaba su puesto antes de ganarse los avances recibidos, se consideraba un robo.

<sup>333</sup> Para los marinos europeos, que hacían rutas americanas y frecuentaban mercados de trabajo diferentes con buenas oportunidades de trabajo en tierra (en Canadá, en Estados Unidos, etc.), la tentación era muy grande. Más datos sobre el paradigmático caso británico y el aparato legislativo que lo regula en DIXON (1991).

*Los pueblos de la costa estaban llenos de desertores en los años que rigió el decreto: esto es público, y existen las listas de los buques de guerra que acreditan este triste aserto, habiendo buque que siendo su dotación de 80 a 100 plazas, por las continuas deserciones tiene escritos en sus lista mas de 800 hombres; lo que ocasionaba embarazos inexplicables a los Ayuntamientos y Gobierno político, reclamaciones sin fin, y obstruía el servicio de la armada*<sup>334</sup>.

Algunos hombres se presentaban, cobraban sus pagas de entrada al servicio, y volvían a su casa, generando un caos administrativo que los funcionarios eran incapaces de controlar<sup>335</sup>. La deserción causaba problemas de orden social y disciplinario, y también de orden económico y práctico. Causaba trastornos en la formación de tripulaciones, el embarque precipitado de sustitutos que no siempre estaban capacitados, dejaba las tripulaciones reducidas (con lo que los hombres debían asumir más carga de trabajo), y hacía difícil el control de la fuerza de trabajo. Además, ocasionaba gastos, ya que el desertor debía ser buscado, atrapado y llevado ante la justicia<sup>336</sup>. Para evitar la deserción se utilizaba, básicamente, la coerción (con todo el aparato administrativo y legislativo de la Marina de guerra), aunque también métodos preventivos, como la restricción de la libertad de bajar a tierra en puertos extranjeros o la retención de los salarios.

Así, la deserción no era considerada simplemente una falta, equivalente al absentismo laboral o al abandono del puesto de trabajo: era un delito que en España se juzgaba por lo militar y se castigaba con dureza. Los desertores eran perseguidos, acosados y embargados para responder con sus bienes de los gastos del procedimiento<sup>337</sup>. En un expediente que he podido consultar puede verse el caso concreto de un marinero que no regresó con su buque, la fragata *Bella Juana*, estando en el puerto de Nueva Orleans. Según declaraba él mismo, se encontraba enfermo y no pudo embarcarse, y cuando llegó al puerto el barco se había ido. Acudió a las

---

<sup>334</sup> *Informe de la Junta del Almirantazgo...*, 30.

<sup>335</sup> *Informe de la Junta del Almirantazgo...*, 30 y 51. Esta fuente es en sí misma contradictoria. Sorprende que en este mismo informe se afirme admirar la estrecha disciplina a que se sujetan con gusto los hombres sin necesidad de emplear ningún género de castigo riguroso. Por otro lado, pese a los innumerables padecimientos que se describen (retrasos en las pagas, recortes en las raciones, etcétera), se asegura que no hay deserción, ni siquiera retrasos a la hora de presentarse a bordo.

<sup>336</sup> Como muestra, véase el recibo que por la busca y captura de un marinero extendió el cabo de Matrícula de Cádiz al sobrecargo del vapor *Infanta Isabel*. El importe fue de 80 reales por haber estado tres días y sus noches, con otros dos hombres, buscando a un marinero chino (sic) de nombre Gregorio Ignacio, y haberlo conducido a bordo. MMB. Fondo Cia. Trasatlántica. 2.1.1/43 Vapor *Infanta Isabel* (1862-1867). Recibo de 14 de marzo de 1865.

<sup>337</sup> Un ejemplo en ACA. Diversos. Comandancia de Marina de Barcelona. Expediente 38. *Ramo separado para el embargo de bienes de José Font y Roldós, marinero de la Matrícula del distrito de Masnou, vecino de Gracia y catorce años antes vecino de Premiá de Mar, dimanado de la causa que se le forma por deserción de un buque mercante en América, por valor de 500 pesetas.*

autoridades, en este caso el consulado español, y pidió permiso para embarcarse en la corbeta *Maripó* y volver a España. Fue acusado de deserción, pero él lo negó. En la investigación posterior se tomó testimonio de sus compañeros, quienes declararon que no había quejas ni problemas sobre su conducta. Él mismo declaró no tener motivo alguno para desertar, ya que recibía buen trato y estaba al corriente de salarios. Aun así se le condenó por deserción a dos campañas consecutivas y al pago de costos y gastos por un valor de 300 escudos<sup>338</sup>. Para evitar este tipo de problemas, un marino solo podía abandonar su buque y desembarcar o pasar a otro cuando finalizaba la contrata, o bien previo permiso del capitán y autorización escrita de la autoridad de Marina o consular<sup>339</sup>.

La militarización de un acto normal en cualquier actividad laboral como es la renuncia al puesto de trabajo representaba una situación anómala contra la que se levantaron voces diversas. Un autor que escribía con el seudónimo de Licenciado Aguileras afirmaba que no debería existir el delito de deserción para quienes no se hallaban sirviendo a su patria, con las armas en la mano<sup>340</sup>. En un detallado análisis de las formas de contratación en la Marina mercante publicado por Jesús Cora en 1905, se insistía en que, por su naturaleza, la ausencia del buque de un marino no era un delito y no debía dar origen más que a una reclamación de carácter civil como incumplimiento de contrato, formulada ante la Autoridad correspondiente de Marina, haciendo entrega a la vez de los documentos del ausente, que sin ellos no podía embarcar en otro buque ni ocuparse en un arte de pesca<sup>341</sup>. A la vez, este autor afirmaba que la aplicación del Título XIV de la Ordenanza de Matrículas se había ido suavizando por simples reales órdenes, así como por sentencias del Consejo Supremo de Guerra y Marina, aplicando «con laudable espíritu de equidad» la Orden del 10 de abril de 1874 y la Real Orden de 21 de diciembre de 1885. Eugenio Agacino era de la misma opinión y aseguraba que:

---

<sup>338</sup> ACA. Diversos - Comandancia de Marina de Barcelona. Expediente Expediente 25. Causa contra el marinero Miguel Fiol y Sabater, de 20 años, natural de Barcelona, por deserción de la fragata mercante *Bella Juana* en Nueva Orleans, y ramo separado para el embargo de bienes por valor de 300 escudos, además de pena de dos campañas extraordinarias (1869).

<sup>339</sup> Un ejemplo en MMB. Colección. Documentación de la polacra goleta Cronómetro: RN 1585 /LV. R 1585 D. *Polacra goleta San Mariano. Con autorización del Sr. cónsul queda embarcado a bordo de dicho buque de mi mando procedente del buque Cronómetro el marinero Martín Mas. Y para que así conste doy al presente en Pernambuco, 18 de junio de 1880. B. Alsina Ferrer.*

<sup>340</sup> En LICENCIADO AGUILERAS (1904:130).

<sup>341</sup> En CORA (1905:230-231).

*Debe decirse por modo claro y preciso que, bien sea por la naturaleza del castigo [las campañas extraordinarias], bien porque la benignidad de cuantos intervienen en estos particulares llega en la época presenta a límite extremo [...], lo cierto es que existe la mayor impunidad para este delito, de los de más frecuente comisión en nuestros buques mercantes*<sup>342</sup>.

No todo el mundo estaba de acuerdo. Sobre todo desde la patronal se consideraba que el contrato de trabajo marítimo no podía regularse por los principios que la ley común establece para el contrato terrestre<sup>343</sup>. Dado que la normativa relacionada con la deserción era aplicable también en caso de huelga, con motivo de una huelga marítima en el año 1904, los navieros españoles pidieron al Gobierno que las autoridades de Marina aplicasen las disposiciones vigentes relacionadas con el abandono de los buques por parte de las tripulaciones. Textualmente se decía que:

*Para evitar que por ignorancia abandonen sus buques algunos marineros mercantes, convendría ordene V. E. a los comandantes de marina la publicación de edictos, notificándoles el delito que cometen quienes abandonen los buques, según el art. 13º, título 14, de las Ordenanzas de Matrícula y las R. O. de 16 de abril de 1874 y 16 de marzo de 1877, los que abandonen sus buques estando inscritos en su rol*<sup>344</sup>.

De hecho, durante décadas, hasta la derogación de la última Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 1955 (de facto en 1978, y de iure en 1992 con la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante) el fantasma del delito de deserción fue un arma eficaz contra la movilización obrera.

## 2.6 CONCLUSIONES

El trabajo en la mar tiene características que lo diferencian del trabajo en tierra firme: un centro de trabajo en continuo movimiento, un espacio donde se confunden lugar de trabajo y

---

<sup>342</sup> Extracto de la Información escrita preliminar del congreso convocado por la Liga Marítima Española. Madrid, Imprenta de la sucesora de M. Minuesa de los Ríos, 1901, 61. Agacino hace algunas propuestas vinculadas al establecimiento de penas de cárcel y multas, que se detalla en diez puntos concretos.

<sup>343</sup> JUNTA DE FOMENTO NAVAL. *Memoria presentada a la sección de Marina mercante del Segundo Congreso Naval por Félix Burriel Alberola*. Madrid: Imprenta de Fomento Naval, 1904, 9.

<sup>344</sup> AHCOCINB, caja 72, expediente 23. También: *Vida Marítima*, núm. 74, 20 de enero de 1904, 33.

domicilio (sin solución de continuidad, pero aislado durante grandes períodos del resto de la sociedad), un contexto masculino sometido a peligro constante. Los trabajadores viven en unas condiciones que coinciden con las de una institución total.

La tripulación de un buque se organiza en una estructura fuertemente jerarquizada, rígida en sus límites competenciales, sociales y espaciales, que se cohesiona con una mezcla a partes iguales de férrea disciplina de corte militar y un sistema de usos y costumbres no escritos que determinaba lo que se podía y lo que no se podía hacer. Existían conflictos, pero estos se resolvían en su mayor parte mediante la negociación, en una comunidad donde el parentesco o el paisanaje condicionaban fuertemente las relaciones. Los espacios de vida y de trabajo del buque estaban claramente delimitados entre proa y popa, lo que reflejaba una estructura estanca separada por barreras físicas así como por fronteras invisibles. Clases y categorías se definían mediante procesos de cualificación y de formación que seguían en muchos casos criterios antiguos, que apenas habían variado durante siglos.

El mercado laboral se basaba en los puertos, con ciertas diferencias entre unos y otros. En el caso de la Marina mercante española, el peso de la Matrícula de mar y su reserva de trabajo fueron definitivos, pues limitaron el acceso al trabajo y restringieron la población activa a un grupo cerrado que se autodefinía como «gente de mar», frente a los «terrestres». Se conformaban los marinos como una comunidad que se autorreproduce, endogámica y monopolizadora de las actividades marítimas en general (navegación, pesca, trabajos portuarios, etcétera).

Por otro lado, por depender (o aprovecharse) de un mercado colonial cautivo y autosuficiente desde el siglo XVI, la Marina mercante española (buques y tripulantes) se mantenía al margen de los grandes circuitos comerciales del globo y no participa de la globalización del trabajo, con la consecuencia de que los marinos españoles apenas acudían a los mercados de trabajo internacionales.

El trabajo en la Marina mercante se regulaba mediante la contratación por escrito, detallada y supervisada por las autoridades de Marina, y como muchos otros aspectos del derecho marítimo, se sostenía sobre una extensa producción legislativa que hundía sus raíces en la baja Edad Media. También esto constituye una singularidad respecto a otros sectores



económicos en tierra. Salvo algunos detalles (como el número mínimo de tripulantes exigible en cada buque), la mayor parte de las relaciones laborales quedaban sujetas al contrato y, por extensión, a las Ordenanzas de Matrícula y a la legislación marítima vigente, muy influida por la supervisión ejercida por la Marina de guerra.

Las condiciones de trabajo estaban sujetas a las limitaciones y restricciones del trabajo al aire libre, pero llevadas al extremo por realizarse en un medio natural hostil, con un alto riesgo de accidente y muerte. El trabajo en la mar es un mundo de limitaciones de todo tipo y de extremos.

En resumen, la presión de la disciplina y del control y la supervisión por parte de la Marina de guerra alcanzó todos los aspectos, desde las relaciones contractuales entre capital y trabajo hasta la movilidad de los trabajadores dentro y fuera del mercado, pasando por el ciclo de vida laboral en relación con las obligaciones militares, y por la organización del trabajo a bordo, sometida a disciplina militar y donde la protesta puede ser considerada sedición. En este sector, el peso de la tradición y de los usos y las costumbres en la mar convertía el trabajo a bordo de un velero en una experiencia muy distinta del trabajo en la agricultura, la minería, la industria e incluso de otros transportes.

## **TERCERA PARTE**



## EL TRABAJO EN LOS BUQUES DE VAPOR

### 3.1 EL CAMBIO TECNOLÓGICO: EL DOMINIO DE LA ENERGÍA

El cambio tecnológico en la Marina mercante, es decir, la introducción de la propulsión mecánica y la sustitución de la marina velera por la de vapor, fue un proceso largo, lento y complejo que duró casi un siglo y tuvo distintos ritmos en diferentes lugares del mundo. Sus efectos fueron manifestándose a lo largo del siglo, aunque en ocasiones no resultaron evidentes hasta mucho después de la finalización del proceso. Al extenderse durante un período de tiempo tan dilatado, durante décadas coexistieron y compitieron buques de vela y de vapor, es decir, ambas tecnologías. Este fenómeno a menudo ha sido descrito como una revolución rápida y fulminante, pero no responde a la realidad. Además, el impacto de la industrialización en el sector marítimo fue mucho más que la introducción del vapor y del acero. Ese recorrido de casi cien años se produjo con diferencias y ritmos diversos según los países, pero dado el carácter internacional del transporte marítimo, estas peculiaridades no son demasiado numerosas ni llamativas y por tanto puede considerarse que, en general, fue homogéneo. Este proceso:

*transformó totalmente las técnicas de navegación, los buques y las ciencias náuticas, la economía del comercio por mar, las empresas marítimas, las técnicas y economía de la construcción naval, las relaciones capital-trabajo y las relaciones laborales a bordo, y que cambió profundamente la profesión de marino y navegante y las mentalidades de los hombres de la mar*<sup>345</sup>.

Los cambios producidos en la navegación a lo largo del siglo XIX no tienen una exacta correspondencia con lo que sucede en tierra; por tanto, utilizaré indistintamente los términos

---

<sup>345</sup> En ZAMORA (2003b:2-3).

de industrialización y mecanización para referirme a los procesos que sucedían en la mar y provocaban rupturas significativas de formas de trabajo y de vida que se habían mantenido prácticamente inalteradas durante siglos, y que tuvieron como causa directa o indirecta la sustitución de la propulsión eólica por la mecánica y la introducción de nuevos elementos, como la mecanización, la masificación, la intensificación, el recorte de los costes de producción y la rapidez. Junto con las repercusiones tecnológicas o económicas, dicho proceso tuvo un impacto directo sobre las tripulaciones, las condiciones y sistemas de trabajo, etcétera. En este sentido, se produjo una ruptura de las formas de relación tradicionales y se asistió a la aparición de nuevas categorías laborales y nuevas profesiones, que se incorporaron a un mundo antiguo, limpio, de gentes que trabajaban al aire libre, invadido luego por individuos que vivían bajo cubierta, entre máquinas y carboneras.

Es preciso situar los principales hitos en este proceso tecnológico para comprender el modo en que afectó al colectivo de los marinos mercantes<sup>346</sup>. Si los inicios de la mecanización en la marina pueden situarse en 1807, cuando Robert Fulton consiguió que navegara el primer buque con propulsión de vapor completamente operativo, el punto final puede ser más discutible y lo sitúo arbitrariamente en 1914, cuando no solo el vapor se ha consolidado del todo como principal sistema de propulsión, sino que además se inició un conflicto bélico, la Gran Guerra, que supuso la eliminación física de gran parte de los veleros mercantes todavía supervivientes.

A finales del siglo XVIII, las máquinas de vapor aplicadas a la industria habían demostrado sobradamente su eficacia. Pero su funcionamiento sobre un barco era un asunto más complicado: la máquina pesaba mucho para un casco de madera, ocupaba mucho espacio, vibraba, y necesitaba de enormes cantidades de carbón para moverse un solo metro. Diversos ingenieros e inventores (Joseph d'Auxiron y Claude de Jouffroy d'Abbans, entre otros) se enfrentaron a estos problemas con mejor o peor suerte, y con el cambio de siglo, en 1801, llegó la que se considera primera experiencia totalmente exitosa: la *Charlotte Dundas*, una embarcación dotada con una máquina de William Symington y dos ruedas de palas a cada banda, que fue utilizada como remolcador en ríos y canales. Pero el hito fundamental fue la puesta en marcha en Estados Unidos, en 1807, del *North River Steam Boat*, a menudo

---

<sup>346</sup> Véase una descripción muy completa y útil para valorar el proceso de cambio tecnológico en el campo de la propulsión mecánica desde los inicios hasta el presente en GRIFFITHS (1997).

nombrado erróneamente como *Clermont*, del citado Robert Fulton. Fue el primer buque de vapor totalmente operativo y rentable desde el punto de vista económico, y la primera nave que mantuvo una línea regular de pasaje entre Nueva York y Albany. Entonces comenzó realmente la carrera por la expansión de la nueva tecnología. En 1821, el *James Watt*, de 420 toneladas, fue el primer vapor aceptado por el Lloyd's Register, lo que significaba tradicionalmente la certificación de que una innovación tecnológica se consideraba plenamente aceptada (WATSON, 2010; REYERO, 2010).

Las primeras embarcaciones de vapor tenían pocas ventajas aparentes sobre los veleros. Las máquinas eran demasiado grandes y delicadas en su manipulación. Resultaban poco fiables en su funcionamiento y los errores y las negligencias en su uso eran causa de una alta siniestralidad, al producirse incendios y explosiones que causaban muertes. Uno de sus principales puntos débiles era el agua usada en las calderas. La reserva de agua dulce se agotaba rápidamente y entonces las calderas eran alimentadas con agua de mar, que dejaba los depósitos llenos de un salitre que había que eliminar cada tres o cuatro días, ya que en caso contrario se acumulaba en las paredes y acababa por provocar la destrucción de la caldera. Este fenómeno, peligroso en sí mismo, limitaba la potencia y la duración de las máquinas hasta que fue resuelto, con el desarrollo del condensador. Por otro lado, el enorme consumo de combustible obligaba a cargar una gran cantidad de carbón o de leña, lo que dejaba poco espacio para la carga y condicionaba la rentabilidad del viaje. Por ejemplo, uno de los primeros buques de vapor con pasaje, el *Britannia*, disponía de una capacidad de carga de 865 toneladas, de las cuales 640 (más del 73 por ciento del total) debían reservarse para el carbón. El sistema de ruedas de palas era eficaz en ríos y lagos, pero en la mar, con fuerte oleaje, resultaba frágil e ineficaz. En definitiva, los primeros vapores eran artefactos poco rentables, poco eficaces e incluso peligrosos, que solo alcanzaron un limitado éxito en la navegación fluvial o costera. Sin embargo la experimentación no se detuvo. En la noche del 15 al 16 de marzo de 1816, el *Elise* cruzó el Canal de la Mancha; y en 1819, el *Savannah* atravesó el Atlántico desde Estados Unidos hasta Inglaterra, utilizando la combinación de vela y vapor, aunque solo empleó su máquina durante 80 horas de un total de 707. Pasaron casi veinte años hasta que en 1838 el *Sirius* y el *Great Western* cruzaron ese océano propulsados únicamente con sus máquinas.

Como se ha indicado, las primeras aplicaciones de la máquina de vapor aprovechaban en los primeros años el movimiento de dos ruedas de palas situadas a sendas bandas, en los costados del buque. Eran útiles en la navegación fluvial, pero en la mar no podían soportar ciertas condiciones: con un oleaje moderado las dos palas trabajaban a destiempo (aminorando la marcha y haciéndola además sumamente desagradable para tripulantes y pasajeros), y con un oleaje fuerte podían llegar a romperse. Era necesario encontrar otro sistema y la respuesta fue la hélice, conocida ya tiempo atrás pero cuyo desarrollo en el ámbito marino se debió, entre otros, a Sauvage, Normand, Smith y Ericsson. Los primeros barcos en incorporar esta alternativa fueron el *Archimedes* y el *Robert F. Stockton*, y lo hicieron en 1837. Para probar definitivamente cuál era el mejor sistema, en 1845 se llevó a cabo un experimento, una competición entre dos corbetas del mismo tamaño y potencia, la *Rattler*, con hélice, y la *Alecto*, con rueda de paletas. La primera venció fácilmente, y los beneficios de la hélice fueron ratificados definitivamente en 1843 con el éxito del *Great Britain*, de Isambard K. Brunel, el primer buque que combinó el casco de hierro y la hélice. Un caso extremo en el desarrollo de las nuevas aplicaciones tecnológicas fue, sin duda, el *Great Eastern*, conocido también como *Leviatán*, de 32.160 toneladas, construido entre 1854 y 1857 según un proyecto de Brunel, que combinaba el aparejo de vela (6 palos de hierro que soportaban 5.500 metros cuadrados de velas) con un sistema mixto de propulsión mecánica. Disponía de dos máquinas, una de 3.411 caballos para mover unas ruedas de palas de 17 metros de diámetro, y otra de 4.886 caballos para una hélice de 7 metros de diámetro. El *Great Eastern* representó un fracaso relativo, y obligó a los diseñadores y a los constructores navales a un serio replanteamiento de las dimensiones y de los elementos propulsores de sus naves. A partir de aquí se puede hablar de una segunda etapa en la historia del vapor, en la que se produjo una evolución constante más que grandes revoluciones tecnológicas. Y lo que es más importante: en la década de 1830 se había mostrado que técnicamente era posible atravesar los océanos con un barco de vapor, pero al final de la década de 1850 se logró que fuera económicamente rentable.

Una vez asentados los principios básicos de las máquinas marinas, su desarrollo fue constante y se basó, a menudo, en pequeñas pero importantes innovaciones, o bien en nuevos planteamientos teóricos. La primera destacable es el condensador de agua de circuito cerrado, inventado por Samuel Hall en 1834, que reciclaba el vapor de las calderas en forma de agua destilada sin sal; las calderas quedaban más limpias, libres de corrosión y, por lo tanto, más

resistentes. El uso del condensador estaba generalizado ya hacia la década de 1850, y con la posibilidad de aceptar mayores presiones llegó un elemento fundamental, la máquina «*compound*» de dos cilindros (uno de alta y otro de baja presión), inventada por Charles Rudolph y John Elder en 1854, seguida pronto por una máquina de tres cilindros o triple expansión, avance este que fue posible gracias a la introducción del acero en la construcción de las máquinas. Así, resistían más presión, y para aprovechar el sobrante de energía se añadió otro cilindro. Con el mismo consumo de combustible el rendimiento era superior, lo que hacía la máquina mucho más económica, además de rápida y suave. La máquina de triple expansión marcó el punto de inflexión en el proceso de cambio tecnológico y representó la implantación de la propulsión mecánica como una tecnología rentable en términos económicos. Y todavía estaba por llegar una gran invención: la turbina, desarrollada por Parsons y Laval (cada uno siguiendo su propio camino) supuso un nuevo importante salto adelante. Parsons presentó en 1897 una embarcación, el *Turbinia*, con una máquina que desarrollaba 2.000 caballos de vapor y que alcanzó entonces la increíble velocidad de 34,5 nudos. A partir de 1906, las principales compañías navieras montaron turbinas en los grandes buques de pasaje.

El último hito tecnológico en el período estudiado fue el motor de combustión interna de Rudolf Diesel, que quemaba fuel como combustible y que se utilizó en la mar por primera vez a bordo del buque mercante *Seelandia* en 1912. Este cambio supuso una reducción de trabajo del 70 por ciento en las calderas, con el consiguiente ahorro en costos salariales<sup>347</sup>. Por otro lado, al ser la máquina más pequeña y desaparecer las calderas, permitía la existencia de una única sala de máquinas de dimensiones menores y, por tanto, el aumento de la capacidad de carga<sup>348</sup>. Desde el punto de vista de los profesionales, cada vez se planteaban, como había sucedido con la máquina de vapor, nuevas cuestiones de cualificación y aprendizaje: los maquinistas debían formarse en la nueva tecnología, y también eran necesarios profesionales expertos en el mantenimiento y la reparación de los nuevos motores. La instauración del diésel conllevó la desaparición de las calderas de carbón y de las carboneras, y con ello fueron eliminadas definitivamente algunas categorías profesionales, como las de fogoneros y paleros, Con el motor de explosión interna desaparecieron poco a poco los vapores y se dio paso a las

---

<sup>347</sup> Véase una buena síntesis del significado económico de la nueva tecnología en VALDALISO (1991:151-153).

<sup>348</sup> Incluso antes, cuando se empezó a quemar fuel en lugar de carbón en las calderas que alimentaban las máquinas de vapor, se redujo el número de trabajadores. Griffiths ofrecía el ejemplo del paquebote *Mauritania*, que tenía 366 personas en la sala de máquinas (entre ellos, 192 fogoneros y 120 paleros) y que luego se quedó con solo 79 empleados (GRIFFITHS, 1997:163).



motonaves, sobre todo a partir del final de la Gran Guerra. El cambio tecnológico de la máquina de vapor al motor diésel tuvo un efecto parecido en el sector ferroviario.

La competencia entre la propulsión eólica y la propulsión mecánica se mantuvo durante décadas, y en muchos momentos el resultado del pulso pareció incierto, ya que la máquina se desarrollaba de forma lenta e insegura. Los 25 años que van de 1875 a 1900 contemplaron el paso de una flota mundial compuesta en su 91 por ciento de veleros (que representaba el 72 por ciento del tonelaje mundial) a una de solo el 62 por ciento (y que constituía menos del 25 por ciento del tonelaje mundial). Es decir, la primera mitad del siglo XIX fue todavía dominada por los veleros, y a lo largo de la segunda, la nueva tecnología se acabó imponiendo. Paradójicamente, la navegación de vela alcanzó, en el cambio del siglo XIX al XX, el punto álgido en su evolución. A partir de la década de 1860, la competencia por los mercados entre vapores y grandes veleros hizo coincidir en el tiempo y en el espacio a los mejores ejemplares de cada modelo tecnológico. Entre ellos, tal vez como símbolo de la lucha entre dos formas antagónicas de navegar, estaban los vapores mixtos, que jugaban la carta de las nuevas tecnologías pero manteniendo prudentemente los viejos procedimientos<sup>349</sup>. Hacia 1850, la vela aún seguía siendo más económica y más fiable, y ofrecía mayor independencia que el vapor, al no precisar de la existencia de talleres mecánicos especializados, estaciones carboneras, etcétera. En el lado opuesto, el vapor esgrimía argumentos sólidos, como la velocidad, la regularidad, la independencia relativa de los elementos, o la posibilidad de navegar utilizando rutas casi rectas trazadas sobre la carta náutica.

El primer desafío importante a la tecnología del vapor lo ofreció una nueva tipología de velero, el clíper. En las décadas de 1860 y 1870, representaba el máximo desarrollo tecnológico de la marina velera a partir de embarcaciones de tres palos de hasta 50 metros de altura, unos 4.000 metros cuadrados de vela y 16.000 metros de cabos, centenares de cuadernales, motones y aparejos diversos, etcétera. Con esto resultaba posible obtener del viento velocidades de unos 20 nudos (unos 40 kilómetros/hora) y realizar singladuras de 400 millas en un día. La historia de los clípers está íntimamente ligada a las denominadas «carreras», término que se refiere a las grandes rutas determinadas por el comercio principal

---

<sup>349</sup> Hasta el último cuarto del siglo XIX, los buques movidos por una máquina de vapor continuaron conservando parte de su aparejo por una doble motivación. Por una parte, para ahorrar combustible siempre que fuera posible, y por otra a causa de la inseguridad de las máquinas, poco fiables todavía. Un vapor estándar podría mantener dos palos con un par de velas cangrejas y un par de foques a proa, y tal vez alguna vela cuadra en el palo trinquete, a proa.

de un producto concreto. Las principales carreras fueron la del té de China, la de la lana de Australia, la del nitrato de Chile y la del trigo de Argentina. Como puede verse, se trataba del transporte a grandes distancias de productos a granel, cargas de mucho volumen y escaso valor<sup>350</sup>. De todas estas carreras, a las que concurrían buques británicos, estadounidenses, alemanes e incluso franceses, los buques españoles y sus tripulantes quedaron marginados.

Cuando se hizo evidente que el clíper era incapaz de competir con vapores plenamente desarrollados y equipados con máquinas de triple expansión, los buques mercantes de madera propulsados a vela fueron quedando arrinconados, dedicados a tráficos secundarios. Un último paso que llegó al límite de lo posible en propulsión eólica se consiguió con grandes veleros de casco y palos de hierro o acero. La construcción metálica permitía veleros con mayor eslora y capacidad (casi 5.000 toneladas), corbetas de cuatro palos e incluso fragatas de cinco palos, como la *Preusen*. Tripuladas por 20 o 25 hombres ayudados a veces con maquinillas de vapor para el manejo de las velas, estas nuevas embarcaciones (que alguien definió como las «catedrales del mar») representaban el final de la Marina mercante velera y recibían el nombre genérico de «*windjammers*» («come vientos»), un término despectivo acuñado por los marinos de los vapores. Las últimas flotas de veleros de armadores franceses, alemanes y finlandeses, entre otros, tuvieron que hacer frente también a la competencia de otra propuesta de grandes veleros pero con aparejo de goleta, con cuatro, cinco o seis palos, que podían disminuir aún más las tripulaciones y, con ello, los gastos de explotación. Un ejemplo extremo de este tipo de barcos fue la goleta *Thomas W. Lawson*, de 5.000 toneladas y siete palos, que podía ser manejada por solo 16 hombres.

Algunos de estos buques veleros mercantes navegaron durante décadas como fantasmas de otro tiempo, tal como ha descrito magistralmente Alain Villiers en diversos libros, pero el final de la Marina mercante de propulsión eólica fue discreto y triste. Por un lado, la Primera Guerra Mundial supuso una enorme carnicería en la que los veleros fueron víctimas fáciles de submarinos y buques de superficie. Fueron hundidos a cientos, de forma que en 1918 corrían serio problema de extinción. Por otro lado, es cierto que en la posguerra algunos viejos veleros eran desguazados al acabar su vida activa o se perdían por accidentes de mar, pero unos pocos acabaron sus días transportando mercancías sucias, como carbón o petróleo. Eran

---

<sup>350</sup> Sobre los clípers y los grandes veleros mercantes del siglo XIX véase: T. KOZA (1996); L. LACROIX (1949); B. LUBBOCK (1975); P. MCCUTCHAN (1976); O. PUGET, Ollivier (2000); O. SCHÄUFFELEN (1969); A.B.C. WHIPPLE, (1995).

excepcionales los casos de esos veteranos *windjammer* que se mantenía en activo. En una fecha tan tardía como 1949, el *Passat* todavía hacía la carrera del trigo entre Nueva Zelanda y Australia y algunos puertos europeos. Un año después fue amarrado definitivamente y con el final de su vida activa acabó para siempre la Marina mercante velera.

Con la agonía de la vela se produjo un fenómeno que ha influido enormemente en la interpretación del cambio tecnológico y, sobre todo, de sus repercusiones en cuanto a las tripulaciones, como se verá en los siguientes capítulos. Poco a poco fue difundiéndose una imagen romántica de la era de los veleros, la leyenda de un mundo idílico, de velas blancas, de paz social. En general, una mitificación del mundo de la vela que constituía en realidad una forma de rechazo a los cambios y un modo de aferrarse al viejo mundo<sup>351</sup>. De esta recreación literaria son culpables, en gran parte, capitanes y oficiales retirados. Esta relectura tiene a menudo como trasfondo el resentimiento ante los cambios producidos por el vapor, un lugar común en algunos de los marinos que vivieron esa transición. Probablemente la percepción de los marinos de la vela en cuanto a la «decadencia» que trajo el vapor es únicamente una muestra de resistencia por parte de muchos de ellos ante una situación que no comprendían y que eran incapaces de asumir. También contribuyeron a esta imagen, de forma consciente o inconsciente, varios grandes escritores, como Joseph Conrad. Pero como se verá, la vida de los marinos de los veleros de finales del XIX no era, en absoluto, la existencia romántica que algunos han descrito. En todo caso, el rechazo a lo nuevo les llevó a sobrevalorar lo viejo de un modo a veces pueril. Como decía Robert D. Foulke (citando a Jan de Hartog) en un texto que prefiero no traducir:

*The glory of the square-rigged ship has been immortalized by poets writing sonnets about long tricks at the wheel, and artist with beards singing sea-shanties in a jersey, accompanying themselves on the Spanish guitar. The advent of steam is considered to have been the advent of grime, trade unions, and class hatred between the bridge and foc'sle. It has corrupted the salts of yore from iron men on wooden ships into wireless-operators in flowered dressing-gowns<sup>352</sup>.*

---

<sup>351</sup> En ZAMORA (2003b:8).

<sup>352</sup> Sobre la creación de esta imagen y la realidad que tras ella se esconde, véase FOULKE (1963:105-136).

### 3.2 EL DESARROLLO DE LA MARINA DE VAPOR EN ESPAÑA

La navegación de vapor comenzó en España en 1817 con el *Real Fernando*, una pequeña embarcación de construcción local pero dotada con una máquina inglesa, que cubrió la línea Sevilla-Cádiz durante un tiempo indeterminado<sup>353</sup>. Aunque el servicio de pequeños vapores se mantuvo de la mano de la Real Compañía de Navegación del Guadalquivir (con el *Betis* o el *Reina Amalia*) o de la compañía de M. Fontecha (con el *Coriano*)<sup>354</sup>, y existen referencias a otros buques como el *Andaluz* o el *Península*, esta primera experiencia andaluza (que tampoco ha sido suficientemente estudiada) no generó grandes cambios en la estructura de la marina española. La implantación de la nueva tecnología y su desarrollo se dio en Cataluña<sup>355</sup>.

En marzo de 1827, entró en el puerto de Barcelona por primera vez un buque de vapor, la corbeta de vapor *Reina Amalia*, de la citada Compañía del Guadalquivir, en viaje desde Cádiz (CARRERA, 1961:19). Un par de años después, se planteó en Cataluña la posibilidad de introducir el uso de buques de vapor en su matrícula. El 2 de septiembre de 1829, la Junta de Comercio de Barcelona recibió desde Londres la propuesta de un tal Fernstedt de fundar una compañía de accionistas con el objeto de establecer en España una línea de buques de vapor en todos los ríos navegables, y para cubrir líneas de cabotaje e incluso de altura. La propuesta contemplaba poner en servicio seis barcos para 150 pasajeros y otros seis de 150 toneladas para transporte de mercancías. El Dictamen de la Comisión de Comercio de la Junta agradecía al señor Fernstedt, y al cónsul, su interés y le respondía que no se hallaba dentro de la esfera de sus atribuciones ponerse al frente de una empresa de ámbito español: «de hallarse a su alcance no dejaría la misma de contribuir a un objeto de tanta utilidad si venía el caso»<sup>356</sup>. Más tarde, en la primavera de 1833, se recogieron en la Junta de Comercio de Barcelona las propuestas del capitán general, que en un oficio de 4 de mayo presentaba la conveniencia de establecer líneas de navegación de vapor en Barcelona. La Junta respondió con un informe, de

---

<sup>353</sup> Véase CASANUEVA y FRAIDIAS (1990:49-53). Las primeras experiencias en España (el *Real Fernando*, el *Andaluz* y el *Península*, todos en aguas andaluzas) pueden ser consideradas anecdóticas.

<sup>354</sup> *Diccionario Geográfico Universal dedicado a la Reina Nuestra Señora*. Imp. de José Torner, Barcelona, 1831, tomo IV. Sobre este asunto, una fuente básica es RIERA (1993).

<sup>355</sup> Véase una buena síntesis del desarrollo del vapor en Cataluña en CARRERA (1961).

<sup>356</sup> En BC. Fondo de la Junta de Comercio de Barcelona. Legajo LVI. Caja 78, carpeta 3. No indica a quién le corresponde la decisión o a quién debía remitir Fernstedt su propuesta.

fecha 21 de junio de 1833, recomendando unas medidas de fomento (que no se conocen por haberse extraviado este informe)<sup>357</sup>.

Poco después, en 1834, una empresa catalana importó de Gran Bretaña un vapor que fue bautizado con el nombre de *Balear* y que inauguró una primera línea regular entre Barcelona y Palma de Mallorca. Este servicio abrió realmente el proceso de cambio tecnológico en la marina nacional. A partir de ese momento, el desarrollo de la marina de vapor, básicamente catalana en las décadas centrales del siglo XIX, fue progresivo<sup>358</sup>. El buque de vapor se introdujo primero en las rutas más cortas, especialmente en el tráfico de cabotaje y en servicios portuarios, en un crecimiento sostenido pero lento. En 1840, la matrícula de Barcelona contaba con solo tres buques de vapor, que sumaban 262 toneladas, frente a 264 veleros que representaban 34.205 toneladas. Es decir, la propulsión mecánica representaba el 1,12 por ciento de la matrícula de esa provincia. Poco después, en 1842, se presentó ante la Junta de Comercio de Barcelona un proyecto para inaugurar una línea de vapores por el Ebro, entre Barcelona y Zaragoza<sup>359</sup>.

En 1862, pasados 22 años, la situación había cambiado poco, ya que los vapores eran 31 (7.541 toneladas), mientras que los veleros eran 385 (81.891 toneladas). Es decir, que el tonelaje representado por buques de vapor era solo del 7,45 por ciento<sup>360</sup>. En 1868, en pleno proceso liberalizador de las actividades marítimas, el Gobierno español emitió un decreto que tuvo un impacto directo sobre el proceso de mecanización. La disposición, de fecha 22 de noviembre<sup>361</sup>, inició un proceso que suprimió el derecho diferencial de bandera (un mecanismo proteccionista para el pabellón nacional que desapareció definitivamente en 1872) y liberalizó la importación de buques, entre otras cosas. Se producía, por tanto, un marco legal adecuado que coincidía en el tiempo con un ciclo económico favorable y con la entrada de capital extranjero. Ello, junto con el desarrollo tecnológico (máquina de triple expansión y progresión de la construcción naval en hierro y acero principalmente), más la apertura del

---

<sup>357</sup> En BC. Fondo de la Junta de Comercio de Barcelona. Legajo LVII. Caja 80, carpeta 27.

<sup>358</sup> Sobre esta embarcación y las primeras décadas de la marina de vapor de matrícula catalana, que son también las primeras etapas de la marina de vapor española, véase RODRIGO (2007:63-92).

<sup>359</sup> En Biblioteca de Catalunya. Fondo de la Junta de Comercio. Impresos JC Imp 196/9. *Empresa de Vapores por el Ebro*. Barcelona, 1842.

<sup>360</sup> En BC. Fondo de la Junta de Comercio de Barcelona. Legajo CXXX. Caja 170, carpeta 4. Consulta elevada por la Junta de Comercio de Barcelona al comandante militar de Marina en 30 de marzo de 1863 sobre el estado de la matrícula de Barcelona, y respuesta de la Comandancia de 11 de abril de 1863.

<sup>361</sup> En *Gaceta de Madrid*, núm. 328, de 23 de noviembre de 1868.

canal de Suez, dieron como resultado que la década de 1870 fuese la del auténtico desarrollo de la flota mercante de vapor en España. Con este impulso los navieros catalanes, y en menor medida vascos, cántabros y gaditanos, apostaron decididamente por el buque de vapor y todos los cambios que la nueva tecnología comportaba<sup>362</sup>, mayoritariamente con buques importados del Reino Unido o de Francia. Solo unos pocos se construyeron en España, montando al principio máquinas de manufactura extranjera sobre cascos de madera de construcción nacional, y construyendo luego cascos metálicos y máquinas nacionales. En todos los casos se trataba de embarcaciones pequeñas<sup>363</sup>.

España fue uno de los países europeos donde la implantación de la nueva tecnología fue más rápida. Entre 1870 y 1900, la flota española se encontró entre las tres o las cinco primeras del mundo, según el momento, atendiendo al porcentaje que representaba el tonelaje de vapor respecto al tonelaje total. En cifras absolutas, la bandera española era la quinta del mundo por tonelaje de vapor registrado, por detrás solo de Gran Bretaña, Francia, Alemania y Estados Unidos. En 1896, España fue superada por Noruega, pero aun así se mantuvo en un punto destacado hasta principios del siglo XX<sup>364</sup>. A partir de aquí, en España se inició un lento proceso de residualización de la vela que llegó, para los buques de altura, hasta el final de la Primera Guerra Mundial. La flota velera que continuó en activo era básicamente la misma. De la misma forma que España había quedado al margen de los grandes tráficos desarrollados por los clippers, tampoco se formaron grandes flotas de *windjammers* con casco metálico. En la flota española apenas hay unidades de estas características tecnológicas, y en cualquier caso se trataba de centros de trabajo aislados. No tenían el carácter de resistencia al cambio tecnológico que representaban algunas flotas de veleros en, por ejemplo, Francia, Alemania o Finlandia. La navegación de cabotaje había sido la primera en acoger al nuevo buque de vapor, pero también fue la última en despedir al buque de vela en forma de pequeños motoveleros.

El período de mayor crecimiento, entre 1870-1890, supuso un aumento en el número de unidades (es decir, en centros de trabajo) y en su tonelaje. Desgraciadamente, resulta muy difícil disponer de una estadística fiable, tanto por las deficiencias de los datos oficiales como

---

<sup>362</sup> En VALDALISO (1992:94). Más datos acerca del impacto de estos cambios sobre la industria naval en RIERA (1993:207 y ss.).

<sup>363</sup> En RICART (1924:25).

<sup>364</sup> En VALDALISO (2001:55-79 y 1991:33-58).

por las variaciones constantes que se producen en un sector entonces muy dinámico: altas y bajas, cambios de puerto de matrícula, cambios de propietario y de nombre (que pueden llevar a contabilizar dos veces un mismo buque), etcétera. Sin embargo, los datos disponibles son suficientes para ilustrar el punto de inflexión para la marina española. Si en 1876 había 2.915 veleros, que representaban 557.230 toneladas, y 230 vapores que representaban 176.250 toneladas, en 1885 el número de veleros había descendido a 1.381 (con 272.083 toneladas), mientras que los vapores habían subido a 351 (con un total de 359.250 toneladas)<sup>365</sup>.

Lo más significativo es que en diez años habían desaparecido 1.413 buques de vela, y con ellos miles de puestos de trabajo vinculados a la manipulación de las velas. Debe tenerse en cuenta que un vapor de 10.000 toneladas, haciendo ocho viajes al año, realizaba un transporte equivalente en diez o doce veces al que podía hacer el mayor velero mercante. Esteban Amengual aseguraba que los ingleses utilizaban una ratio o «tonelaje de tráfico» que consideraba un vapor equivalente a tres veces y media un velero<sup>366</sup>. Tomando los datos disponibles de una serie algo más larga, puede verse la evolución de la flota mercante española desde el punto de vista que aquí interesa, es decir, del número de centros de trabajo y su tonelaje.

**Tabla 9. Evolución de la flota española (1860-1914)**

AÑO	VELEROS	10 <sup>3</sup> TRB	VAPORES	10 <sup>3</sup> TRB	UNIDADES	10 <sup>3</sup> TRB
1860	1.352	271,1	28	8,8	1.380	279,9
1888	1.326	211,9	432	393,1	1.758	605,0
1890	1.238	195,4	415	411,1	1.653	606,5
1895	1.229	197,2	491	493,4	1.720	690,6
1901	546	95,2	514	678,1	1060	773,2
1910	305	47,6	550	697,9	855	745,5
1914	236	33,0	625	844,3	861	877,3

**Fuente:** GÓMEZ MENDOZA, A.; SAN RAMÓN, E. (2007:545). Flota mercante española. Buques mayores de 50 Toneladas de registro bruto (TRB). 10<sup>3</sup> TRB: Miles de toneladas de registro bruto.

En las etapas finales de este proceso de mecanización, el papel pionero de Cataluña en las décadas centrales del siglo XIX cedió ante el desarrollo de la marina en el País Vasco y también de la industria naval, con nuevos talleres y astilleros, apoyada en la potencia del

<sup>365</sup> RICART (1887:21-22).

<sup>366</sup> AMENGUAL (1880).

hierro y el carbón. En definitiva, en la última década del siglo XIX, se produjo un desplazamiento del centro de gravedad de las actividades marítimas hacia el norte. El desarrollo de la nueva tecnología se aceleró a partir de 1870, y la incorporación de la propulsión mecánica alteró radicalmente la composición de la flota mercante (y con ello, la composición de sus tripulaciones), en un proceso de cambio de la vela al vapor que ya estaba consolidado hacia 1880, y definitivamente cerrado en 1914<sup>367</sup>.

El proceso de sustitución de la propulsión eólica por la máquina de vapor generó un cambio radical en la composición y la dimensión de las tripulaciones, así como en la organización del trabajo a bordo de los barcos. Y aunque en los vapores aumentaba también el número de tripulantes por barco (con la gente de máquinas y de fonda), la reducción en el número total de embarcaciones dejó al final un resto de tripulantes, básicamente marinería, que no podían embarcarse. En un buque de vela, los marineros representaban aproximadamente el 77 por ciento, mientras que en los vapores pasaban a ser el 27 por ciento. La diferencia de la proporción era cubierta por las nuevas categorías en la sala de máquinas, que sumaban aproximadamente el 46 por ciento del total de la tripulación de un buque de vapor (CHIN *et al.*, 2004:12). Sager ofrece una cifra parecida para Canadá: el número de marineros pasa de ser aproximadamente el 60 por ciento del total de los tripulantes en los veleros, a solo un tercio en los vapores (SAGER, 1989:247).

La manipulación del aparejo del velero fue desbancada por la manipulación de elementos mecánicos (que precisaba de un nivel de conocimientos y de competencias diferentes); es decir, surgieron nuevas categorías profesionales. Además, aumentó de forma extraordinaria una parte de la tripulación, la relacionada con las necesidades de alojamiento y alimentación, que eran responsabilidad del Departamento de Fonda. En los siguientes capítulos analizaré con detalle los cambios en la organización del trabajo que se esconden detrás de las estadísticas y mostraré cómo se adaptaron las diferentes categorías profesionales a estas transformaciones.

---

<sup>367</sup> Acerca de este cambio en España desde el punto de vista tecnológico véase, por ejemplo, RIERA (1993) y VALDALISO (1992 y 1996). Conviene recordar que la máquina no fue el único cambio decisivo: la construcción de barcos con casco metálico y el desarrollo de la telegrafía tuvieron un papel fundamental en este proceso.



### 3.3 CAMBIOS EN LA ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO: CATEGORÍAS LABORALES Y CLASES SOCIALES EN LOS BUQUES DE VAPOR

#### Cambio y continuidad

A bordo de los vapores, como había sucedido en los veleros, continuó existiendo una separación física y jerárquica entre clases. Si bien la tradicional y literal distinción entre la gente de popa y la gente de proa cambió poco a poco según cambiaba la morfología de los propios buques, no por ello desapareció la rígida separación entre oficiales y clases subalternas. Los oficiales titulados y aquellos profesionales que ejercían un oficio especializado, considerado socialmente «distinguido», siguieron siendo la clase situada en la parte superior de la jerarquía, con salarios superiores y todavía con una alimentación algo diferente, aunque la distancia entre los alojamientos de ambas clases se acortan (el área de alojamiento de los oficiales continúa estando separada de la del resto de la dotación, pero situada en el centro del buque)<sup>368</sup> y se produce una mejora general para todas las clases, en un avance constante en favor de la higiene y la salubridad. En otro orden de cosas, con relación a los oficiales o categorías superiores, se produjeron cambios fundamentales: la incorporación de los oficiales de máquinas, la devaluación del grupo de maestranza (que dejaban la zona alta para convertirse en un grupo medio-bajo), y la pérdida generalizada de importancia del capitán y de los oficiales náuticos desde el momento en que su papel se redujo a las cuestiones técnicas, cuando el buque ya no es una empresa en sí mismo, sino una pieza más en un proceso económico que se decide a distancia y cuyas órdenes llegan por radiotelégrafo. Pero el proceso de cambio de la vela al vapor no rompió, en ningún caso, las barreras sociales entre clases, ni abrió nuevas posibilidades de permeabilidad entre una y otra clase en cubierta, aunque sí en máquinas, donde había opciones de promoción. Permanecieron las diferencias entre clases y además, en los vapores, se acrecentó la separación entre los trabajos de dirección y los trabajos de ejecución. Coincido con Sager cuando dice que la separación entre concepción y ejecución, y entre conocimiento y trabajo manual, no era simplemente un imperativo tecnológico, sino que también era causado por el hecho de que el conocimiento necesario para operar en un vapor estaba más allá de lo que una sola persona podía absorber (SAGER, 1989:263).

---

<sup>368</sup> En las décadas de 1940 y 1950, esta zona era denominada por los maquinistas «el ayuntamiento», pero no puedo asegurar que este nombre tenga las raíces en el período estudiado.

En la zona alta continuaban aquellos que necesitaban enseñanza técnica y título profesional para desempeñar los diversos cometidos que les son peculiares (capitanes, pilotos, maquinistas, patronos de cabotaje, etcétera), definidos como «clases superiores y directivas». En la zona baja siguen encontrándose las clases propiamente de obreros marítimos (marineros, fogoneros, paleros, etcétera), cuyos cometidos son «esencialmente subordinados y manuales». En la parte baja debe incluirse también a la gente de fonda (mayordomos, camareros, cocineros)<sup>369</sup>. En definitiva, existía una clara distinción entre aquellos cometidos ligados a un aprendizaje reglado y reconocido y aquellos que solo requerían una técnica o una habilidad manual o mecánica. Precisamente la lucha por la definición de las titulaciones y los límites de las categorías y sus atribuciones fue uno de los principales campos de batalla entre los profesionales de la mar, coincidiendo con la lenta implantación del vapor.

Se asentaba poco a poco una estricta segmentación de tareas entre el capitán (que ejercía el mando total), el primer oficial (que ejercía como jefe del Departamento de Cubierta, responsable de la policía y la disciplina a bordo, y que era el segundo jefe del buque, el inmediato sustituto del capitán durante su ausencia, enfermedad o muerte), y los segundo y tercer oficiales (que asumían cada uno el mando de una de las guardias en mar y en puerto, y se repartían las funciones de carácter técnico, administrativo, mercantil, etcétera). Como colectivo, los pilotos sufrieron un gran deterioro en sus condiciones de trabajo y de estatus. Apareció junto a ellos un nuevo grupo, los oficiales de máquinas, unos trabajadores que representaban un mundo nuevo, vinculado a la mecanización y a la vez desvinculado de la cultura marítima tradicional. Por otro lado, continuaban existiendo a bordo ciertos perfiles profesionales sin nada que ver con la navegación pero que tenían la consideración de oficiales (el médico, el capellán, etcétera). Se mantenían figuras como las del médico o el capellán (sobre todo en los grandes buques de pasaje cargados de emigrantes) y cobraron importancia otras dos: la antigua figura del sobrecargo y la del radiotelegrafista.

El sobrecargo adquirió de pronto gran relevancia, especialmente en los buques que llevaban pasaje. El Código de Comercio de 1885, en su artículo 649.º, describía sus funciones, básicamente administrativas, aunque eran fundamentales las relacionadas con los servicios a bordo (fondas y cámaras, atención a los pasajeros, supervisión de la carga, equipajes, dinero

---

<sup>369</sup> *Boletín Oficial de la Liga Marítima*, núm. 86, septiembre-octubre de 1914, 17.

en metálico, correo, etcétera)<sup>370</sup>. Con el tiempo, el sobrecargo acabó formando parte exclusivamente de las tripulaciones de los buques de pasaje, y en cierto modo era el equivalente al gerente de un hotel: su principal carga de trabajo eran los pasajeros y no las mercancías.

La otra es una figura absolutamente nueva, sin ninguna tradición en la marina y producto de los avances tecnológicos logrados a lo largo del siglo XIX, es el radiotelegrafista<sup>371</sup>. En España esta revolución en las comunicaciones marítimas, la telegrafía sin hilos, tiene como fecha de inicio el 22 de octubre de 1901, cuando se probó la emisora de la Compañía Trasatlántica en Cádiz, para comunicar su delegación en aquella capital con el astillero de la compañía en Matagorda. Sin embargo, se trató de un primer intento que aún tardó unos años en convertirse en una herramienta generalizada. Un decreto de 21 de mayo de 1905 marcó el nacimiento oficial de la radiotelegrafía en España, que a partir de 1908 quedó constituida como un monopolio del Estado. La falta de estaciones costeras hasta prácticamente 1912 no ayudó a la difusión de la telegrafía sin hilos (TSH). Ninguna normativa obligaba todavía a las navieras a dotar con equipos de telégrafo sus buques, aunque se había comenzado a recomendarse su implantación. Con la radiotelegrafía, los buques ganaban en seguridad y agilidad, pero se daba una cierta resistencia por parte de los navieros, que más que la ventaja de la eficacia para el negocio veían un nuevo gasto de explotación. La primera naviera en instalar estaciones a bordo de sus buques fue la Compañía Trasatlántica, a principios de 1910. En los primeros meses de 1912, se pusieron en marcha nuevas estaciones en buques españoles: once naves de la Compañía Trasatlántica, nueve de Pinillos Izquierdo y Compañía, y también algunas unidades aisladas de la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, La Roda Hermanos, Compañía Isleña Marítima, La Marítima, Compañía Mahonesa de Navegación, Navegación e Industria y Línea de Vapores Tintoré. A principios de 1914, había asignados 69 indicativos de llamada a buques de pasaje españoles. En este contexto, el número de operadores de radiotelegrafía en los buques era muy limitado y, por tanto, casi irrelevante para el período estudiado. Pero poco más tarde las circunstancias de la Gran Guerra forzaron

---

<sup>370</sup> Véase otra descripción de sus funciones en: Compañía Trasatlántica. *Instrucciones Generales para los servicios marítimos*. 1884, 14. También: MMB. Fondo Cia. Trasatlántica. 2.1.1/43 Vapor *Infanta Isabel* (1862-1867). Núm. 9. Circular. Instrucciones a los Sobrecargos. Cádiz, 1 de enero de 1866. Firmadas por Antonio López. También: núm. 13, circular de 30 de noviembre de 1866.

<sup>371</sup> Para este tema, la fuente principal es SÁNCHEZ MIÑANA (2004). Véase también OTERO (2000). Y la legislación completa en RODRÍGUEZ (1915:203-217).

un avance en la difusión de las estaciones de radio<sup>372</sup>. Desde el punto de vista de las categorías profesionales, lo más importante es señalar que los radiotelegrafistas tenían a bordo rango de oficiales. En grandes buques podía haber dos plazas, y los radiotelegrafistas realizaban por turno sus respectivas guardias. En los primeros años de su incorporación a la marina, los operadores de la telegrafía sin hilos eran suministrados, como las propias estaciones, por la compañía concesionaria (en España, generalmente la casa Marconi). Más adelante se combinaron dos sistemas de contratación: algunas compañías tenían radiotelegrafistas en plantilla, mientras que otras mantuvieron el sistema antiguo de contratar el aparato y al manipulador a la vez.

En cuanto a las clases subalternas, se producen dos cambios fundamentales: por un lado se incorporan nuevos profesionales relacionados con la máquina (fogoneros y paleros, que en esencia sustituyen a la marinería como elemento clave en la propulsión del buque), y por otro lado aumentaron el tamaño y los servicios en los grandes buques trasatlánticos, y en definitiva la sofisticación de los buques, que hicieron que apareciesen nuevas especialidades laborales, integradas normalmente en las categorías tradicionales de Maestranza y Fonda. En el primer grupo aparecieron electricistas, mecánicos navales, bomberos de buques tanques y fontaneros, entre otros. En el segundo grupo se incluían panaderos, músicos, practicantes, carniceros, peluqueros, encargados de lavadero, roperos, lenceros, sereno, botones y demás. En general, se produjo un cambio en el número y la proporción. Como se verá en otro capítulo, con el incremento del tonelaje de los vapores también aumentó en tamaño la dotación (aunque disminuyó la parte de los hombres dedicados estrictamente a tripular el buque como máquina, en cambio aumentó el número de personas dedicadas a servicios auxiliares). En cuanto a la proporción entre oficiales y tripulantes, aparentemente se mantuvo más o menos constante; grosso modo: un 25 por ciento de oficiales y un 75 por ciento de tripulantes<sup>373</sup>. Hay otra cosa que tampoco cambió: las clases subalternas en las sociedades marítimas siguieron sometidas a un trato distante y duro por parte de los oficiales. Sus salarios continuaban siendo bajos, y su alimentación, de menor calidad, aunque sin diferencias tan acusadas como las que se daban en los veleros.

---

<sup>372</sup> Sobre todo a causa de los múltiples ataques submarinos sufridos por buques españoles, una Real Orden de 23 de febrero de 1917 obligaba a todos los buques que desplazasen 500 toneladas o más a estar equipados con radio de un alcance mínimo de 100 millas, además de al menos un bote de salvamento de motor.

<sup>373</sup> Una proporción parecida en HARLAFIS (1995:209, tabla sobre la composición de un vapor en 1910 y en 1930).

La estructura jerarquizada de los buques veleros españoles se mantuvo en los buques de vapor, así como la supervisión ejercida desde la Administración militar y la coerción basada en la disciplina militar. Pero el cambio tecnológico supuso la aparición de nuevas profesiones y una transformación importante, incluso radical, de algunas de las antiguas. El proceso tiene paralelismo con lo que sucedía en tierra. La aparición de la fábrica ha sido considerada como uno de los principales responsables de la descualificación laboral del artesano y del obrero de oficio, pero la mecanización y la división del trabajo que acompañaron al sistema fabril no solo supusieron la descualificación de algunos oficios textiles sino también la creación de nuevas ocupaciones altamente cualificadas (ENRECH, 2003:101).

Respecto a la cuestión de la cualificación hay que decir que se trata de un debate que puede resumirse en tres posturas fundamentales: la primera es que el uso de nuevas tecnologías incrementa el nivel de las cualificaciones; la segunda, la corriente braveriana, sostiene que la implantación de la innovación tecnológica y la automatización de los procesos de trabajo llevan a la disminución y la pérdida de los saberes tradicionales de los trabajadores, proceso que Braverman definía como descualificación; y la tercera postura mantiene que es posible encontrar simultáneamente ambas tendencias<sup>374</sup>. Mi tesis se inscribe plenamente en esta última posición, ya que en los buques de propulsión mecánica se produjo una descualificación aparente, que debe ser cuestionada, y paralelamente también aparecían nuevos oficios y categorías. En el sector de la navegación el problema se plantea sobre todo en el caso de los marineros, la columna vertebral del trabajo a bordo, por ser el colectivo donde la sustitución de la vela por el vapor tuvo un efecto más complejo.

Antes de entrar en la descripción de los cambios, y tomando como ejemplo un típico vapor español de principios del siglo XX, quiero avanzar, en forma de organigrama, un esquema básico de las diferentes clases y oficios en que se ordenaba una tripulación.

---

<sup>374</sup> FINKEL (1994:249-250). La bibliografía sobre el debate de las cualificaciones y sobre el trabajo de Braverman es abundante y la discusión en sí parece agotada. Véase, por ejemplo, el monográfico de la *Revista de Economía y Sociología del Trabajo* dedicado a este tema (núm. 21-22, septiembre-diciembre de 1993).

**Tabla 10. Jerarquías socioprofesionales en los buques de vapor**

	CAPITÁN		
	DEPARTAMENTO DE CUBIERTA	DEPARTAMENTO DE MÁQUINAS	DEPARTAMENTO DE FONDA
<b>Oficiales</b>	Primer piloto, segundo piloto, tercer piloto, agregado, médico, capellán, sobrecargo, radiotelegrafista	Primer maquinista, segundo maquinista, tercer maquinista, ayudante	Mayordomo, primer cocinero, etc.
<b>Subalternos</b>	Compañeros, mozos, pajes, contraмаestre, carpintero	Calderero, fogonero, palero, engrasador	Cocinero, camarero, gambucero, marmitón, sereno, etc.

Un vapor típico podía embarcar un capitán, dos oficiales de cubierta (piloto y segundo piloto), un agregado, un contraмаestre, cuatro marineros, cuatro mozos, un carpintero, un primer maquinista en funciones de jefe de máquinas y dos oficiales de máquinas (segundo y tercer maquinista), un ayudante de máquinas, un calderero, seis fogoneros (dos guardias de un fogonero por caldera suponiendo que hubiese tres de ellas), cuatro paleros (dos paleros por guardia), un mayordomo, un cocinero, un marmitón y dos camareros. En total, 34 hombres<sup>375</sup>.

En un buque de vapor la separación entre clases y categorías se mantiene y se hace más compleja a causa de la mayor división del trabajo. Los trabajadores conservan el control únicamente de una parte pequeña de sus trabajos y les resulta imposible comprender y realizar el resto de las tareas que no son de su competencia. Ni siquiera el capitán o el jefe de máquinas disponen de todo el conocimiento necesario para controlar el proceso. Con una tripulación mucho más numerosa que la de un velero (40-60 hombres normalmente) y más diversificada en cuanto a perfiles profesionales, y con una división del trabajo mucho más estricta, se volvió necesario un estricto «management» por parte de los oficiales. La separación entre dirección y ejecución era ya absoluta. En los veleros todos los tripulantes

<sup>375</sup> He utilizado como modelo la lista de tripulantes del vapor *Ramón de Larrinaga*, de 3.084 toneladas, de la casa Hijos de José Tayà S. en C., que recorría la línea Barcelona-Nueva York en 1917 (AFT) Se trataba de un vapor relativamente nuevo y representativo de un buque estándar de la época, en la gama media-baja en cuanto a tonelaje.

podían alcanzar un cierto grado de comprensión del proceso en su totalidad y podían participar en otras tareas, además de las propias de su especialidad, en cambio en los vapores esto resulta del todo imposible, ya que la segmentación de labores y categorías que llegó de la mano de la mecanización limitó la participación de cada trabajador a una parcela predefinida.

A continuación, analizaré en qué medida estos cambios afectaron a cada una de las categorías profesionales y qué transformaciones sufrieron en el proceso de cambio del mundo de la vela al del vapor. En el estudio que realizaré de las diferentes profesiones y clases en los buques de vapor me centraré en las funciones, la formación y la cuestión de la descualificación. Queda para un capítulo posterior todo lo referente a identidades profesionales y defensa de intereses.

### **3.3.1 Los marineros ante los retos de la mecanización**

Los marineros, elemento clave en la manipulación del equipo propulsor del buque, constituyen el colectivo o la clase más directamente afectada por la mecanización. De todas las categorías profesionales a bordo, los marineros ejercían un trabajo que, a priori, era puesto en cuestión con la instalación de máquinas de vapor como elemento propulsor. Su tarea era manipular el aparejo como elemento propulsor del buque a través del aprovechamiento de la energía eólica, pero este trabajo entró progresivamente en crisis: llegaba otra forma de energía propulsora, nuevas máquinas para aprovecharla y nuevos profesionales para manipular estas máquinas. De todo modos, este proceso debe ser matizado y explicado con cierto detalle. No fue la sustitución brusca y radical de unas categorías por otras, como dan a entender algunas simplificaciones, sino más bien la adaptación lenta a una nueva realidad que implicaba el abandono de unas tareas y su sustitución por otras, mientras el grueso de las responsabilidades a bordo se mantenía inalterable. Por otro lado, este proceso de adaptación a la nueva tecnología se prolongó en el tiempo, y combinado con un proceso puramente biológico de vida laboral, evitó que el paso de la vela al vapor fuese excesivamente traumático, salvo en momentos puntuales (cuando la sustitución de veleros por vapores, en la flota de una compañía, se hiciese de forma brusca, por ejemplo). No conozco referencias a posibles reacciones generalizadas de tipo ludita contra la instalación de máquinas a bordo de los buques, ni parece haberse considerado en ningún momento como un peligro para los puestos

de trabajo, sin duda porque en las tres primeras décadas de la presencia del vapor en la Marina mercante no representó tal amenaza.

Parece haber únicamente un caso de ludismo en 1842, pero en el que no hubo destrucción de los instrumentos de trabajos (sí lo había habido en Barcelona en julio de 1835, con el incendio de la fábrica Bonaplata), pero podría tratarse de una resistencia a las innovaciones técnicas<sup>376</sup>. En SÁNCHEZ ALBORNOZ (1964:365-369) se recoge esta revuelta producida en el Grao de Valencia. Según un despacho consular del representante de Francia en Valencia, Hippolyte Fluir, el 13 de noviembre de 1842 llegó a Valencia el vapor *El Primer Gaditano*, para embarcar mercancías diversas, entre ellas 1.000 cajas de naranjas para Marsella «*et l'on apprit alors que le Gremio de marins s'est entendi pour refuser dorenavant a transportes des marchandises a bord des batiments a vapeur, pour obligues le comerse de cette place a ne se servir que de batiments a voiles*». Según Sánchez Albornoz, los cargadores de Villanueva del Grao declararon, después una huelga en defensa de los barcos de vela, ciega reacción contra una innovación que, a la larga, efectivamente los rebajaría de un estatus artesanal a meros estibadores asalariados. El gobernador de Valencia, Miguel Antonio Camacho, disolvió el 15 de noviembre el gremio de mareantes de San Telmo y declaró libre la contratación de gente, matriculada o no, para la carga y descarga de buques, y ordenó que los mareantes, en reunión convocada por el comandante del Tercio, designasen una comisión de seis miembros para que negociasen con la Junta de la plaza las bases de una nueva organización. Asimismo, ordenó la apertura de una matrícula provisional en la Junta de comercio de hasta 100 individuos a quienes se asignaría un jornal o el producto de la carga y descarga, y a cuya disposición se pondrían las barcazas del extinto gremio. Un despacho de 20 de noviembre de ese año da cuenta de la llegada del vapor *Phenicien*, y de cómo las tareas de carga y descarga se habían realizado sin incidentes. La resistencia había cesado para aquel día. ¿Motivaciones políticas, o económicas? No está claro; teniendo en cuenta, además, que en aquel momento, en el puerto, apenas habría una decena de vapores españoles en activo (quizá algunos más extranjeros), es posible que la protesta tuviera más que ver con la carga y descarga que no con el trabajo a bordo.

---

<sup>376</sup> Precisamente se vincula con este asalto a marineros y, en general, a la gente del barrio marinero de la Barceloneta (TUÑÓN, 1972:38-39).



Es necesario recordar que durante mucho tiempo, en un amplio período entre 1870 y 1890 aproximadamente, los vapores conservaron aparejos de vela, que eran utilizados en diversas ocasiones: para aumentar la velocidad, para propulsarse cuando el carbón era escaso, para mejorar la estabilidad, etcétera. En fecha tan tardía como 1880, a bordo del vapor *Comillas*, de la Compañía Trasatlántica, había todavía un marinero con plaza de gaviero: Rosendo Hermo, del que se sabe que había navegado anteriormente en la corbeta española *Lamburu*<sup>377</sup>. Por otro lado, existen evidencias de la importancia del aparejo a bordo de otros buques de la misma compañía por las mismas fechas, como es el caso, por ejemplo, del vapor *Isla de Cebú*, que cubría la línea de Filipinas<sup>378</sup>. Es decir, que durante mucho tiempo, aunque el aparejo perdió su centralidad en la propulsión del buque, se mantuvo operativo y por tanto las habilidades necesarias para su manipulación continuaban siendo necesarias a bordo. Un buen ejemplo es lo sucedido con el vapor *Montevideo*, de la Compañía Trasatlántica, que en 1898 y en viaje de Las Palmas de Gran Canaria a Puerto Rico sufrió una importante avería y tuvo que llegar a Cabo Verde utilizando todo su aparejo. Su capitán, Pedro Mir, tenía una amplia experiencia en la navegación velera que resultó decisiva, pero esta hubiera sido inútil de no haber dispuesto a bordo de marineros poseedores de las habilidades necesarias<sup>379</sup>.

Es importante insistir en este fenómeno, ya que en el último cuarto del siglo XIX los buques de vapor continuaban llevando una importante cantidad de aparejo, como puede comprobarse en fotografías, pinturas, planos o modelos. Durante cerca de cuarenta años, hasta la generalización de la máquina *compound* en la década de 1870, la evolución del buque de vapor no hubiera sido posible de no haber dispuesto de un aparejo velero totalmente operativo. Incluso después de 1870, los veleros siguieron llevando una gran cantidad de vela, y este lento abandono de la lona pudo deberse no solo a los factores de seguridad y conveniencia, sino también a la fuerte influencia de la cultura del oficio. Este punto es realmente importante aunque no siempre se ha tenido en cuenta. En su momento se consideró tan evidente que apenas aparece mencionado en las fuentes (ALLINGTON, 2004). Desde el punto de vista del trabajo, esta larga transición hacia el abandono total de la vela justifica que

---

<sup>377</sup> MMB. Fondo de la Cia. Trasatlántica. 2.2.1/29 Vapor *Comillas*.

<sup>378</sup> Descripción del aparejo del vapor *Isla de Cebú* en el inventario de cubierta y pañol del contramaestre, fechado el 24 de octubre de 1883. En otro documento referente al mismo buque, un inventario firmado por su capitán, D. Ceferino de Portuondo, puede verse una descripción completa de un aparejo de bergantín goleta de tres palos, totalmente operativo y que, por su disposición, precisa de marineros conocedores del oficio (en MMB. Fondo de la Cia. Trasatlántica. 2.1.1/45 *Isla de Cebú*).

<sup>379</sup> APM. *Diario de Pedro Mir Juliá*.

las habilidades de los marinos tradicionales sigan siendo útiles durante décadas y por tanto no se produzca un brusco proceso de descualificación, sino un abandono paulatino de los viejos conocimientos que, de forma progresiva e imprecentible, van siendo cada vez menos necesarios hasta perderse en el olvido para las nuevas generaciones de marinos.

En un velero era vital la habilidad en el izado de una vela y su correcta orientación para sacar el máximo provecho a una racha de viento, lo que provocaba que algunos hombres tuvieran que subir a los palos, colgarse de las vergas con una mano y desplegar la vela con la otra, mientras otros hombres manipulaban con aparejos el conjunto desde cubierta; todo ello en un movimiento coordinado entre varios marineros, hecho con enorme rapidez y precisión, que se adaptaba a los cambios en la dirección y la fuerza del viento, y que también precisaba de movimientos repetitivos constantes, cada vez que el cambio de viento lo hacía necesario. Con el vapor, el viento resulta casi indiferente y el barco se mueve con los impulsos más o menos constantes de una máquina que se maneja bajo cubierta, pero que recibe las órdenes del capitán a distancia. Lógicamente, el saber de los marineros que se encaramaban a los palos en pocos segundos, y a cuya habilidad se supeditaba el buen funcionamiento del buque (en ciertos casos, de la rapidez dependía también la seguridad del barco), ya no es necesario, y el papel de aquellos marinos altamente especializados debía reescribirse día a día, mientras que las habilidades de un marinero ordinario eran suficientes a bordo de un vapor.

A medida que los buques mixtos abandonaban definitivamente las velas y la máquina se erigía como único elemento propulsor, la situación de los marineros tradicionales altamente especializados (sobre todo los contra maestres y los marineros de primera, es decir, los trabajadores más hábiles en la manipulación de las velas y en las maniobras del buque de vela) mutó necesariamente. Esta metamorfosis debe ser observada, desde el punto de vista de la clase marinera, bajo un doble interrogante: Por un lado, ¿implicó un proceso de descualificación de las categorías profesionales que formaban la marinería? Y por otro, ¿cómo fue el proceso de adaptación de los marineros al dejar de ser la parte fundamental de la tripulación, es decir, cuando el valor de su trabajo se redujo, aparentemente? De todas las clases y categorías profesiones a bordo, sin duda es en la marinería donde se plantea con más fuerza la cuestión de la cualificación, su definición y sus efectos.

## ¿Descualificación o recualificación?

Podría plantearse aquí, por ejemplo, si la teoría clásica de la decualificación planteada por Braverman en su *Labour and Monopoly Capital* (1974) respecto a las transformaciones del trabajo industrial y de servicios es aplicable a la Marina mercante en su transición de la vela al vapor. Según este autor, en el conflicto entre trabajo y capital, este busca la obtención del máximo potencial de la fuerza de trabajo por medio de su control. Braverman mantenía que la mecanización y la división del trabajo propias del Taylorismo conllevó una progresiva pérdida de las habilidades y la consiguiente decualificación y proletarización de la fuerza de trabajo, mayor separación entre la concepción y la ejecución de las tareas, y también la transferencia del conocimiento y el control del proceso de trabajo desde los trabajadores hacia el elemento director. El trabajo intelectual y el trabajo manual quedan así radicalmente separados, de modo que cualquier forma de autonomía o decisión es erradicada de la fuerza de trabajo. Este proceso representa la decualificación (*deskilling*), mediante la cual, según Braverman, todas las acciones intelectuales, de conocimiento o elección son sustraídas a los trabajadores, que así se limitan a la ejecución de tareas programadas, rutinizadas y especializadas. Esta teoría ha sido cuestionada aunque todavía puede ser utilizada como propuesta metodológica para plantearse ciertas cuestiones<sup>380</sup>.

En realidad, el modelo braveriano puede ser aplicado al análisis de los procesos de trabajo en una gran parte de las industrias y servicios en tierra, pero su aplicación a la Marina mercante es muy discutible. Como se verá, no puede relacionarse directamente mecanización con pérdida de las habilidades y la consiguiente decualificación y proletarización de la fuerza de trabajo. Los marineros no fueron reemplazados por trabajadores sin cualificar en la sala de máquinas. Lo que se substituyó fue la forma de propulsión, no un trabajador cualificado por otro que no lo estaba<sup>381</sup>. Aun más: el trabajador que reemplazaba la función original del marinero en cuanto al manejo de la planta propulsora del buque, el fogonero, no era en ningún caso un trabajador poco cualificado, como demostraré en otro capítulo.

---

<sup>380</sup> Se ha criticado a Braverman, por ejemplo, que asuma que el taylorismo había sido adoptado de forma universal sin resistencia por parte de los trabajadores, y que lo aceptase como la lógica misma del capitalismo. Sin embargo, antes de la existencia del taylorismo como método, el control no estaba en manos del *management*, sino que se hallaba más bien en una especie de *management by neglect (the laissez-faire method*, como el propio Taylor lo denominó), en el cual los trabajadores sabían más que la dirección (WOOD, 1982:11-22).

<sup>381</sup> No estoy en absoluto de acuerdo con la afirmación que mantiene que trabajadores cualificados (*able bodied seamen*) eran reemplazados por trabajadores no cualificados en la sala de máquinas, es decir, fogoneros (CHIN *et al.*, 2004).

Respecto a la mayor separación entre la concepción y la ejecución de las tareas, producto de la mecanización, y la transferencia del conocimiento y el control del proceso de trabajo desde los trabajadores hacia la gerencia o el elemento director (en este caso, el capitán y los oficiales) hay que recordar que el trabajo en un buque ya se articulaba sobre una estricta separación entre concepción y ejecución; lo que sucedía era que la complejidad del trabajo en los buques y la segmentación de tareas resultaba acentuada o agravada por la mecanización, no como una estrategia de control del trabajo sino como una exigencia del trabajo mismo. Ciertamente se produjo otro fenómeno: la reducción del número de trabajadores (en tareas propiamente marítimas, se entiende), que estuvo acompañada de una mayor división del trabajo, de la especialización en tareas cada vez más limitadas para cada categoría. Pero esta división del trabajo más marcada viene dada por las necesidades operativas de la gestión de un buque de vapor, y no por un proceso consciente de segmentación de las categorías con el fin de obtener un mayor control sobre las tareas. Estoy de acuerdo con Sager cuando mantiene que en el proceso de reducción en número y en la redefinición en tareas de la marinería no hubo una intencionalidad consciente de descualificación por parte de los armadores en el sentido de reducir la dependencia del capital respecto al trabajo (SAGER, 1989:257).

La idea general es que la implantación de nuevas tecnologías lleva implícita una cierta idea de descualificación, que se identifica a menudo con la transición del trabajo en talleres artesanos a la factoría. La teoría de la descualificación se sostiene básicamente sobre la idea de que la sustitución de trabajadores altamente cualificados y más caros por otros de menor cualificación, y por tanto más baratos, supone un ahorro de costos. La implantación de maquinaria facilitaría este proceso. Pero en realidad los estudios de casos recientes ponen en cuestión esta teoría y muestran una doble tendencia: la aplicación de nueva tecnología elimina trabajadores cualificados en algunas tareas, mientras que en otras, por el contrario, se requieren nuevas capacitaciones (hipótesis del *task-biased technical change*): una mayor automatización elimina algunas tareas pero a la vez incrementa la cualificación de las tareas que se mantienen. Bessen citaba el ejemplo de ciertas industrias donde se da este fenómeno: industria del caucho, conserveras, textil, linotipia, etcétera (BESSEN, 2001). En otras palabras: pueden convivir dos tendencias simultáneas: la descualificación generalizada y la supercualificación limitada a determinadas áreas (SIERRA, 2001:335).

A la vista de la documentación consultada, coincido con Valerie Burton cuando duda de que exista un modelo sobre la cualificación y la descualificación que pueda explicar satisfactoriamente la experiencia del trabajo en un buque (BURTON, 1990:105-106, y nota 37)<sup>382</sup>. Aun así, analizando el caso de la marina española, quiero llamar la atención sobre las principales cuestiones que se plantean respecto a cómo afectó la mecanización a la clase marinera, la columna vertebral del negocio del transporte marítimo.

La imagen tradicional y simplista, que justificaba una pérdida de valor del trabajo de la marinería (y, por tanto, su implícita descualificación), era que al desaparecer la manipulación de las velas quedaba solo un profesional sin apenas cualificación que se limitaba a rascar orín, barrer y pintar<sup>383</sup>. En los nuevos buques de vapor, el valor de la marinería disminuía simplemente porque «todos los inventos modernos tienden a hacer necesario menor número de marineros inteligentes en la dotación de cada buque»<sup>384</sup>. Una idea parecida se había utilizado en la campaña contra la Matrícula de mar, cuando se argumentaba que en los modernos buques de guerra el elemento marino de las tripulaciones era secundario<sup>385</sup>. Ernesto Anastasio aportó una opinión radical que resume esta postura:

*La función del marinero en los buques de vapor dista mucho de requerir la especialización en el bello oficio de la marinería que requieren los buques de vela [...]. En esos grandes buques de vela [...] el marinero veterano desempeña un papel insustituible y domina el arte que se necesita para saber [...] ejecutar todas las difíciles maniobras que requiere la tarea de arbolar una nave, envergar sus velas, coser y relingar éstas, aferrarlas y largarlas [...]. Nada de esto sirve, ni aun de ello se sabe casi nada, en los modernos buques de vapor, que apenas sí hacen uso de alguna vela auxiliar [...]. De aquí que en estos buques el marinero con frecuencia se improvise, bastando con que sepa llevar el timón y manejar una maquinilla, y por ello es muy frecuente que una misma persona sea marinero unas veces y fogonero otras, y se explica que hayan hecho irrupción en lo que antes era una profesión propia y exclusiva de las gentes de la costa que hicieron del servicio de mar y procedían de la pesca, una infinidad de individuos que han cambiado completamente las características de la vida a bordo<sup>386</sup>.*

---

<sup>382</sup> De hecho esta autora va más allá y cree que Sager fracasó cuando aplicó un modelo braveriano ortodoxo al estudio de la marina velera, cosa que no creo que realmente Sager pretendiese.

<sup>383</sup> Todo ello sin tener en cuenta que el trabajo en los vapores solía considerarse menos valioso de lo que lo había sido en los veleros: «*Work on steamships was regarded by seafarers as less skilled, less dangerous and less masculine*» (MÄENPÄÄ, 2000:253).

<sup>384</sup> *Exposición relativa al Proyecto de Ordenanza...*, 7.

<sup>385</sup> TOPETE (1868:10).

<sup>386</sup> ANASTASIO (1918:28-29).

La descualificación estaba implícitamente denunciada también, seguramente sin esta intención, en uno de los argumentos esgrimidos por los defensores de la Matrícula, cuando consideraban nefasto que se abriese el mercado de trabajo sin restricciones: «todo el mundo se ha metido en las industrias marítimas, cualquier molinero del centro de la península pesca, carga, descarga, navega y como son tantos y tantos que acuden a los puertos en busca de jornales que no hay, he aquí un motivo poderoso de descontento y germen de núcleos de protesta y resistencia»<sup>387</sup>. Esta afirmación debe interpretarse en el sentido de que gentes con poca tradición y formación podían sustituir, en teoría, a los marineros de siempre porque el trabajo era ahora menos cualificado y un terrestre podía embarcarse sin precisar de una gran capacitación. Se hacía imprescindible recuperar la reserva de trabajo para la gente dedicada tradicionalmente a los oficios de la mar, los únicos que se consideraban poseedores de las habilidades necesarias para ejercer dichos oficios. En caso contrario, la marina se nutriría de gentes sin profesionalidad y sin experiencia, lo que aseguraría la decadencia total del sector<sup>388</sup>.

En todo caso, esta imagen es la que se ha transmitido implícitamente cuando se ha descrito (siempre de forma superficial) la transición de la vela al vapor. Los datos manejados, pese a su carácter disperso y asistemático, no permiten sustentar estas afirmaciones. Aparentemente se trata de una visión interesada que busca descualificar a los marinos y, por tanto, rebajar sus salarios y sus expectativas profesionales. Esta argumentación también podía tener relación con la contestación creciente en las relaciones trabajo-capital, y con el hecho de que los marineros, como se expondrá más adelante, actúen coordinadamente con los subalternos de máquinas. El argumento opuesto a la existencia de un proceso de descualificación mantiene que el paso de la vela al vapor supuso una recualificación de los marineros, y apostaría por la revisión de esta imagen tradicional. En función de diferentes indicios, la idea de una descualificación de la clase marinera debe ser cuestionada.

Ya he comentado que una parte importante de las aptitudes marineras, las vinculadas a los conocimientos y las habilidades en el manejo del velamen, perdían sentido en los buques de vapor, ya que estos definitivamente arrinconaban sus velas y demás aparejo auxiliares. Pero mientras que la propulsión del buque era responsabilidad de la gente de máquinas, las tareas

---

<sup>387</sup> RICART (1910a:198-199).

<sup>388</sup> RICART (1903d: 386-367).

de los marineros de cubierta continuaban siendo las relacionadas con la manipulación del buque, y además se incorporaban nuevas responsabilidades relacionadas con el manejo de los medios mecánicos utilizados para trabajar con las anclas, para los equipos de carga, para el achique del agua, etcétera. A partir de todo lo que sabemos sobre la operativa de un velero mercante de altura típico (por ejemplo, una fragata de tres palos), y considerando el total de tiempo de trabajo a bordo de un velero (el cien por cien), se puede calcular la distribución del tiempo de trabajo a bordo en porcentajes respecto a grupos de tareas. Podría ser la siguiente:

**Tabla 11. Distribución de las tareas y tiempo de dedicación**

TIPO DE TAREA	DEDICACIÓN
Manejo de anclas, cadenas y amarras en operaciones de fondeo, entrada y salida de puertos, etc.	10 %
Vigilancia del buque y su entorno; manejo del timón.	5 %
Manipulación de las mercancías en trabajos de carga y descarga en puerto; organización de los pasajeros en los buques de pasaje.	10 %
Manipulación del aparejo.	30 %
Otros: preparación del viaje; manejo de botes; vigilancia de la carga durante la navegación; manejo de bombas; reparaciones; etc.	10 %
Mantenimiento y recorrida del aparejo: trabajo con cabos (entrañado, precintado, aforrado, costuras, anudado y piñas, elaboración de labores, elaboración de fajas y precintos, salvachias, rabos de rata, mallas, etc.); mantenimiento de la jarcia firme y de labor (mantenimiento de motonería y aparejos, recorrida de estayes y obenques, embreado y enebado; etc.); trabajo con lonas (mantenimiento y manufactura de velas, toldos, fundas, encerados, etc.).	15 %
Mantenimiento general y limpieza: baldeo con lampazos; rascado de pintura y orín de metales; rascado y pintado de cadenas y anclas; pintado y calafateado; achique de agua de sentinas y cubiertas bajas con bombas manuales o mecánicas; etc.	20 %
<b>TOTAL TAREAS</b>	<b>100 %</b>

**Fuente:** elaboración propia.

Como puede observarse, no es muy llamativo el porcentaje de tiempo empleado en las tareas de manipulación de la vela (un 30 por ciento aproximadamente); lo que sí destaca es el valor que tenía esa manipulación en la operativa general del buque y el punto crítico que suponía en cuanto a trabajo especializado que requería conocimientos o habilidades. Abandonada esta

tarea, quedaba todavía un 70 por ciento de tareas especializadas que, sin ser imprescindibles para la propulsión del buque, continuaban siendo necesarias a bordo.

El conjunto de la marinería se desplazó en el organigrama del buque en cuanto a la importancia de su trabajo. Pero esto no implica que el trabajo individual del marino perdiera valor, ni fuera víctima de un proceso de descualificación. El vacío que dejó la manipulación del velamen quedó cubierto rápidamente por otras tareas que no resultaban fundamentales para la propulsión del buque pero hacían falta para la operativa general. Aun más: el trabajo de los marinos siguió siendo fundamental en la rentabilidad del negocio marítimo, ya que de la labor de los marineros de cubierta dependía la manipulación de la carga (el mantenimiento de su valor), la rapidez de las operaciones (y con ella la reducción de gastos de explotación), la seguridad de la navegación (la existencia misma de la unidad de trabajo), y muchas otras tareas en las que seguían siendo insustituibles: amarre, fondeo de las anclas, etcétera. Cuando se generalizó el uso de motores diésel, de las salas de máquinas fueron desapareciendo fogoneros y paleros. Además, las máquinas cada vez precisaban de menos personal para su control y mantenimiento. Sin embargo, continuó siendo necesaria la existencia de marineros de cubierta, denominados entonces polivalentes, que estaban al cargo de una gran parte de las responsabilidades permanentes en un buque. Y continuó siendo fundamental la función del timonel (a veces denominado «timonel de confianza»), que apenas cambió aunque el trabajo fuera menos duro (gracias a las ayudas mecánicas de los timones modernos y a que las guardias de timonel empezaron a hacerse a cubierto en una caseta cerrada). Sin embargo, estas mejoras en la comodidad no lograron disminuir la responsabilidad y el estrés de quien desempeñaba esta tarea, que seguía teniendo en sus manos tanto la seguridad del buque como la vida de sus compañeros. El nivel de tensión mental se mantuvo inalterado. La existencia de la plaza del timonel es la pervivencia de una categoría superior de marinero experimentado con el máximo nivel de aptitud, aunque en este momento sus habilidades no tuvieran que ver con el aparejo del buque, sino con otro tipo de maquinaria y técnicas.

En los buques de vapor se mantuvo la separación entre marineros y mozos, basada en la experiencia y en la edad. Aunque el paso de una categoría a otra no descansaba ya en un conocimiento profundo de la técnica de la manipulación del aparejo, seguían teniendo peso tanto la veteranía como otras aptitudes, que incluían la destreza manual y la autonomía, entre otras. En cambio, parece diluirse definitivamente la categoría de muchacho o paje, debido a



una doble causa. Por un lado, el proceso de aprendizaje en el vapor era más sencillo y podía realizarse sobre la marcha sin excesivas complicaciones<sup>389</sup>. Es cierto que una característica de los procesos de descualificación es la reducción del período de aprendizaje. Mientras que en el trabajo artesano se requería un período de formación largo y pautado, aparentemente en los trabajos descualificados los períodos de formación eran cortos, ya que las tareas que había que realizar son menores y más sencillas. Sin embargo, este argumento ignora que en los nuevos establecimientos fabriles, como también en el caso de la navegación, este aprendizaje se realizaba de hecho durante las primeras fases de la trayectoria laboral, en lo que se ha denominado «*on-the-job-training*» o «*learning-by-doing*». En los veleros, el proceso de formación que llevaba del muchacho al mozo y del mozo al compañero, era largo y requería un aprendizaje muy completo y variado. En cambio, en los vapores este proceso se reduce, si bien no desaparece. Por otro lado, se hallaba en marcha un proceso que acabó conduciendo a la generalización de las restricciones legales sobre el trabajo de los menores en la mar, cuando en la Conferencia de la Oficina Internacional del Trabajo de 1920 se determinó una edad mínima (14 años) para trabajar en la mar.

En resumen, no puede confundirse el proceso que lleva el centro de gravedad de la propulsión del buque de las velas a la máquina con un proceso de decualificación de los marineros. El proceso de adaptación de los marinos de la vela a la nueva situación implicó la adquisición de nuevas competencias y cualificaciones, y un cambio en las identidades laborales.

### **Control del proceso de trabajo e identidad profesional**

Los marinos de los buques de vela, independientemente de sus aptitudes personales, tenían un amplio conocimiento y un cierto control de todo el proceso de trabajo a bordo, con las excepciones del campo de la navegación y la gestión del negocio, aunque sin duda su experiencia acumulada debía de permitirles atesorar conocimientos generales también en estos dos aspectos. En cierto modo, el trabajador en un buque de vela había sido un artesano que producía un bien (el transporte) mediante un proceso que conocía y controlaba total o parcialmente, mientras que en los buques de propulsión mecánica pasaba a ser un obrero que

---

<sup>389</sup> Nada que ver con lo que señala Juanjo Romero para el sector textil. «En el mundo del trabajo descualificado (con matices que veremos) el aprendiz había sido sustituido por el ayudante, también un muchacho, cuyo trabajo, en principio, no incluía la formación. Las tareas de estos niños se limitaban a movimientos repetitivos dentro de un proceso de producción sumamente parcelado» (ROMERO, 1999:261).

producía un bien (el transporte) mediante un proceso que conocía solo en una pequeña parte y no controlaba en modo alguno. El debate sobre la proletarización de los marinos está abierto.

Parece claro que los trabajadores de un barco de vela se percibían como clase y además como «tripulación», como un equipo bastante homogéneo, organizado, dotado de una cierta personalidad de conjunto, equivalente a lo que en otros ámbitos se denomina «*sprit de corps*». Por el contrario, en un vapor se sentían poco más que como una parte más del buque, separados de otros departamentos con los que convivían sin mezclarse y sin apenas hablarse. Una de las consecuencias de la progresiva división del trabajo y de la segregación de departamentos donde conviven categorías profesionales muy variadas fue la falta de identificación del grupo a consecuencia de la ausencia de entornos laborales y vitales compartidos. Las diferencias entre las experiencias personales podían ser tan grandes que imposibilitaban la cohesión como grupo, fenómeno agravado por el constante cambio en las tripulaciones, que restringía más aún las posibilidades de compartir experiencias<sup>390</sup>.

Dejando a un lado a los especialistas (carpintero, cocinero), el grueso de la marinería en los veleros lo formaba un conjunto homogéneo con diferentes niveles de formación y experiencia, pero todos eran marineros de primera en potencia, es decir, todos podían llegar a ser capaces de manejar el motor eólico del buque, si tenían oportunidad de realizar el aprendizaje necesario y seguir su itinerario laboral. Los marineros constituían la columna vertebral del buque, y los especialistas eran colaboradores necesarios. Sin embargo, en los vapores perdieron este valor, no solo porque fueron desplazados por los subalternos de máquinas, sino porque la segmentación de labores y responsabilidades (junto con el aumento del número total de tripulantes) acabó con su papel central en la comunidad de a bordo. Como ha señalado Brujin, en los buques de vapor los marinos tenían una intensa sensación de ser tratados sin respeto, como inferiores, hasta el punto de que a principios del siglo XX esos hombres se sentían arrinconados o abandonados<sup>391</sup>. Se produjo una pérdida de identidad profesional que les afectó a todos, desde los oficiales hasta los simples marineros, con todas las diferencias y matizaciones posibles, pero que en los marineros tuvo una significación especial.

---

<sup>390</sup> En FRICKE (1973:5-6).

<sup>391</sup> En BRUJIN (2005:15).

La introducción del vapor y de la electricidad incorporaba un entorno de nuevas tecnologías, pero un elemento muy importante que no se tiene suficientemente en cuenta es la dimensión espacial y volumétrica de los cambios en los centros de trabajo. Con el aumento en su tamaño, los buques se convertían en grandes factorías flotantes semejantes a edificios con diversos pisos, donde el espacio se segmentaba en diferentes niveles y secciones (puentes, varias cubiertas, entrepuente, bodegas, sala de máquinas, carboneras, cocina, retretes, pañoles), una geografía compleja que favorecía la segmentación de la tripulación y la separación de los hombres, y que a la vez rompía las coordenadas tradicionales proa-popa, a las que había que añadir también arriba y abajo. Estos cambios en el entorno de vida y trabajo del marino, con una tripulación numerosa de gente que se conocía solo de vista y apenas cruzaban una palabra ni compartían cultura y valores, tenía que influir sin duda en la percepción del propio trabajo y de su lugar a bordo. Para entender el fenómeno de cambio del velero al vapor, puede compararse con el salto del pequeño taller a pie de calle a la gran factoría con diferentes edificios y pisos: el contraste de la percepción del lugar de trabajo y del propio colectivo es abismal. Trabajar en un velero era trabajar en el seno de un colectivo donde todos se conocen con más o menos detalle y mantienen un cierto contacto. Y en un espacio controlado, pequeño. Trabajar en un vapor significaba incorporarse a un centro de trabajo lleno de desconocidos, con caras cambiantes continuamente, donde era difícil mantener una relación continuada con nadie, y además en un entorno complejo, apenas abarcable sin desplazarse de una cubierta a otra a través de escaleras y laberintos oscuros.

Sin duda hubo resistencia por parte de los hombres que habían servido en veleros a irse a los vapores, aunque los salarios fueran más altos. Los marineros tendían a trabajar en aquello que les era familiar, manteniendo un cierto orgullo de su oficio y un cierto menosprecio por aquellos que se ocupaban en los vapores (SAGER, 1989:157). En todo caso, según fueron desapareciendo estos puestos de trabajo, al amarrarse o desguazarse veleros, algunos hombres experimentados, todavía jóvenes, se aferraban al trabajo en los veleros de altura supervivientes o en los pequeños veleros que hacían rutas de cabotaje; un segundo grupo abandonó definitivamente el mercado laboral y se quedó en tierra; y la tercera opción consistía en buscar plaza en los buques de vapor, donde el trabajo era menos duro y la regularidad de los viajes permitía plantearse un nuevo modelo de relación familiar en tierra. Por ello (y porque el trabajo no era físicamente tan intenso), los marineros tendían a permanecer más tiempo embarcados en vapores de lo que habían estado en los veleros.

Aunque la navegación era todavía una ocupación de jóvenes, en el vapor la media de edad era superior.

Las clases subalternas dejaron tras de sí un rastro silencioso: en las fuentes consultadas no aparece reflejada de primera mano la actitud de los marineros ante este proceso, por tanto no hay pruebas concluyentes de que el paso de la vela al vapor supusiera una pérdida de identidad. En cambio, algunos oficiales sí dejaron testimonios escritos. A pesar de esta carencia, es un hecho cierto que a los nuevos marineros de la era del vapor se les exigía nuevas habilidades, tanto sobre cubierta como bajo la misma. Y mientras que algunas viejas habilidades perdieron sentido (el conocimiento del aparejo), muchas otras se mantuvieron y por su propia esencia (capacidad de reacción, versatilidad, trabajo en equipo) les permitieron una adaptación poco traumática. La lectura tradicional de «pérdida» ligada, como se ha visto, a una idealización del mundo de la vela puede condicionar una interpretación correcta de la realidad del trabajo a bordo. En todo caso, cuando la navegación de altura en veleros desapareció en España, en las dos primeras décadas del siglo XX, quedó una única y última posibilidad para los marineros incapaces de reciclarse. Se trataba de la navegación de cabotaje, que aún mantenía en activo pequeños veleros y motoveleros, buques con un motor auxiliar pero que por razones económicas utilizaban el velamen. En España los motoveleros estuvieron en activo hasta finales de la década de 1960 (GARCÍA, 2000; HUERTAS, 1981:161-214, 265-278 y 287-343).

La imagen de un experto en la manipulación de las velas reconvertido en un simple operario mecánico resulta extraña, y los datos consultados lo corroboran: en la Marina mercante española, los mozos procedentes de veleros, menos aún los marineros, no se reciclaron en las nuevas profesiones a bordo como fogoneros o paleros. Por lo que parece, estos profesionales procedían mayoritariamente de tierra firme. Tal hipótesis puede apoyarse en otras observaciones puntuales extraídas de la documentación consultada. Lo que sí es seguro es que no hay datos concluyentes que demuestren lo contrario. No es descabellado pensar que el marinero que había desarrollado su vida y su trabajo al aire libre, en movimiento continuo, se adaptaría con dificultad al trabajo bajo cubierta, con altas temperaturas, en un ambiente de polvo de carbón y al servicio de una máquina<sup>392</sup>. Sin embargo, esta posibilidad convertida en

---

<sup>392</sup> En algunos contratos se estipulaba que en caso de necesidad los marineros y toda la gente de cubierta tenían obligación de suplir las bajas que pudieran producirse en la sala de máquina, sin derecho a aumento de sueldo

argumento literario permite ilustrar esta dicotomía entre dos mundos opuestos y la percepción que el marino de la vela tenía de quienes les sustituían bajo cubierta como elemento clave en la propulsión. El dramaturgo estadounidense Eugene O'Neill, que conocía el mundo de la navegación en primera persona ya que estuvo embarcado algunos años como marino y, por tanto, fue testigo directo del mundo del trabajo a bordo de los buques, utilizó su pieza teatral *The Hairy Ape* para reflejar este sentimiento. Un viejo marinero de la vela reconvertido en palero, Paddy, rememora en voz alta sus tiempos en la vela y traslada a sus palabras el sentimiento de pérdida:

*Oh, to be back in the fine days of my youth, ochone! Oh, there was fine beautiful ships them days, clippers wid tall masts touching the sky, fine strong men in them, men that was sons of the sea as if 'twas the mother that bore them. Oh, the clean skins of them, and the clear eyes, the straight backs and full chests of them! Brave men they was, and bold men surely! [...] Twas them days men belonged to ships, not now. 'Twas them days a ship was part of the sea, and a man was part of a ship, and the sea joined all together and made it one. Is it one wid this you'd be, Yank, black smoke from the funnels smudging the sea, smudging the decks, the bloody engines pounding and throbbing and shaking, wid divil a sight of sun or a breath of clean air, choking our lungs wid coal dust, breaking our backs and hearts in the hell of the stokehole, feeding the bloody furnace, feeding our lives along wid the coal, I'm thinking caged in by steel from a sight of the sky like bloody apes in the Zoo! Ho-ho, divil mend you! Is it to belong to that you're wishing? Is it a flesh and blood wheel of the engines you'd be?*<sup>393</sup>

Hay que insistir en que el factor de relevo generacional desempeñó un papel fundamental en el proceso de cambio de la vela al vapor, especialmente para la marinería. La desaparición en pocos meses o años de la flota velera y su sustitución por vapores fue dejando sin ocupación a los marineros especializados en la manipulación de aparejos. Pero este proceso fue

---

alguno, pero en todo caso se trataba de la previsión de una posibilidad poco habitual, aunque el hecho de que se tuviese en cuenta resulta revelador. En MMB. Fondo de la Compañía Trasatlántica. Libro de contratos del vapor correo *Santander*, 1880-1884. CT 2.2.5. Contrato de tripulación formalizado el 15 de abril de 1883.

<sup>393</sup> «¡Oh, volver a los bellos días de mi juventud! En aquellos días había hermosos barcos, clípers con altos palos tocando el cielo, hombres fuertes sobre ellos, hombres que eran hijos de la mar, como si aquella fuera la madre que los trajo al mundo. ¡Oh, las pieles claras, los ojos límpidos, las espaldas rectas y los fuertes torsos! Hombres valientes y sin duda audaces [...]. Eran aquellos días en que los hombres pertenecían a los barcos, no como ahora. Los barcos eran parte de la mar, y los hombres partes del barco, y el mar los mantenía unidos y los convertía en una sola cosa. ¿Es aquí donde quieres estar? Humo negro de las chimeneas emborronando el mar, ensuciando las cubiertas, las malditas máquinas martilleando, vibrando y temblando, sin una maldita brizna de sol o un soplo de aire limpio, tosiendo el carbón de nuestros pulmones, rompiendo nuestras espaldas y nuestros corazones en el infierno de las carboneras, alimentando los malditos hornos, alimentando nuestras vidas con carbón. Pienso en una jaula de acero lejos del sol, como malditos monos en el zoológico. ¡Que el diablo te lleve! ¿A esto quieres pertenecer? ¿Quieres ser un engranaje de carne y sangre en la máquina?». Eugene O'NEILL. *The Hairy Ape*, 161-232. Escena I; la traducción es mía.

anunciándose y era previsible: cada día entraban más vapores en los puertos; cada día se incorporaban al negocio pequeñas compañías que, con uno o dos vapores, buscaban su porción del mercado; cada día corría el rumor de que esta o aquella compañía pensaba adquirir en Inglaterra un vapor; cada día los marinos de los veleros tenían que preguntarse sobre su futuro. Y durante este largo proceso, a la vez que gavieros y juaneteros expertos desembarcaban para siempre, se incorporaban a las tripulaciones como mozos unos jóvenes que no habían conocido la vela y que aprendían sobre cubierta las nuevas habilidades necesarias, de forma que la generación marinada en la tecnología antigua era reemplazada progresivamente por otra generación para la cual la vela era algo desconocido y obsoleto. Aunque, sin duda, a lo largo del proceso hubo marinos de todas las categorías que abandonaron la profesión por no lograr adaptarse a las nuevas formas, no es menos cierto que un gran número consiguió continuar en la marina, por lo menos mientras los vapores mantuvieron parte del aparejo, ya acabando el siglo XIX<sup>394</sup>.

En resumen, lo que sucedió es que cambiaron una técnicas por otras y que, abandonadas las velas, los hombres que a ellas se dedicaban todavía disponían de habilidades polivalentes y de los viejos saberes, necesarios también en los vapores. La primera generación, la generación que debía adaptarse, contaba con la experiencia y con un amplio conocimiento relativo la manipulación de las anclas, los botes, la estiba de la carga, el manejo de cabos y cables en grúas y molinetes, el dominio del vocabulario y las maniobras, el uso de las bombas, etcétera, y además podía adquirir nuevas habilidades y aprender a usar la nueva maquinaria, más sofisticada. Los nuevos buques eran máquinas complejas y caras y los hombres que las manipulaban no podían ser mano de obra sin cualificar. Existía una gran cantidad de capacidades y conocimientos que formaban parte de la aptitud marinera y que habían perdurado a lo largo del tiempo sobreviviendo a los cambios tecnológicos porque las necesidades básicas eran permanentes, e inmutables. El hecho de que los salarios de la vela se estabilizaran mientras que en los vapores aumentaron puede interpretarse como prueba de que los armadores estaban dispuestos a pagar bien a unos hombres que eran considerados trabajadores cualificados<sup>395</sup>. Algunos autores han calculado, basándose en el caso canadiense, que un marinero de primera recibía en un vapor aproximadamente un 20 por ciento más de salario en pago por sus aptitudes, ya que estos buques contaban con menos de la mitad de

---

<sup>394</sup> Las condiciones de trabajo sí resultaban más cómodas y apetecibles en el vapor. Esta situación era común a otras marinas, como la noruega (FISHER y NORDVIK, 1988:123).

<sup>395</sup> Del mismo parecer es SAGER (1989:260-261).

marineros de los que había habido en un velero, y cada hombre, por tanto, debía realizar una mayor y más variada cantidad de tareas, es decir, debía tener un mayor número de habilidades<sup>396</sup>. No creo que se tratase tanto de la cantidad de tareas como de la necesidad de disponer de lo que Sager calificaba como «marineros expertos y de confianza», que los navieros estaban dispuestos a pagar bien<sup>397</sup>.

Donde la mecanización tuvo mucho mayor impacto fue sobre los contra maestres. Y nuevamente debe hacerse una lectura relacionada con el lugar que ocupa en el organigrama a bordo, y no entendiéndolo como proceso de descualificación.

### **3.3.2 El declive de la figura del contra maestro**

La figura tradicional del contra maestro aparece reflejada en los códigos civiles de 1829 y 1885 como una figura relevante en el esquema de la tripulación, pero estos textos legales no reflejan el proceso de pérdida de importancia que poco a poco fue sufriendo esta categoría<sup>398</sup>. Aunque Delgado afirmaba que los contra maestres se vieron desplazados poco a poco de su papel, a medida que se incorporaban hombres de mar formados en las escuelas de náutica<sup>399</sup>, en realidad este proceso solo se manifestó de forma contundente en los buques de vapor, donde parte de las funciones de los contra maestres fue asumida por el tercer oficial. En los veleros, el contra maestro fue siempre una pieza imprescindible, sobre todo porque los oficiales disponían de una sólida formación teórica pero les faltaba la experiencia de trabajo en las maniobras y en las velas que podía tener un trabajador procedente de los rangos más bajos. El destino del nostramo corría paralelo al de los marineros especializados, e iba perdiendo importancia a medida que el sistema propulsor del buque pasaba del aparejo a la máquina. Pero en este caso su descenso en el estatus a bordo no se debió tanto al valor de mercado de sus habilidades personales sino al lugar que ocupaba en una división del trabajo más compleja. Probablemente la degradación que sufrió el papel del contra maestro constituye la mejor muestra de cómo la evolución tecnológica afectó a aspectos concretos como los

---

<sup>396</sup> CHIN *et al.* (2004:4 y 27).

<sup>397</sup> SAGER (1989:261).

<sup>398</sup> Libro III, título II, Sección II. Artículos 632 y 633.

<sup>399</sup> DELGADO (1989:67).

cambios en las relaciones de autoridad a bordo, el valor de las habilidades tradicionales, etcétera. En este proceso tiene gran repercusión el hecho, ya comentado, de que una parte del trabajo del contraataz de la fueron asumiendo el tercer y el segundo oficial, incluido su papel de intermediario entre el capitán y la tripulación. Además, es evidente que su importancia como capataz del equipo responsable de la propulsión del buque quedó menoscabada al desplazarse esta función hacia la gente de máquinas. En cierto modo, como se verá más adelante, fue el calderero quien, en la sala de máquinas, acabó desempeñando su función como intermediario entre el primer maquinista y los subalternos del departamento, fogoneros y paleros principalmente.

En los buques de vapor mixtos, que conservaban parte del velamen, su papel de capataz de la marinería había sido útil, pero no imprescindible. Y a medida que avanzó el proceso de desaparición de los aparejos su figura fue siendo cuestionada y su transformación hubo de acelerarse. El proyecto de reforma de la Ordenanza de Matricula de 1864 todavía establecía que no podían despacharse buques en navegación de altura sin contraataz, y solo a falta de ellos podían embarcarse en esa plaza individuos de las clases de veteranos o de patrón<sup>400</sup>. Sin embargo, diez años más tarde una norma acordada por el Almirantazgo en 12 de abril de 1873, y confirmada más tarde por el artículo 23.º del Reglamento de 1 de enero de 1885, estableció que ningún buque mercante estaba obligado a llevar plaza con denominación de contraataz, siendo potestativo incluirlo o no, a conveniencia del armador. En caso de no llevarlo, el capitán podía habilitar para sus funciones a cualquier individuo de la tripulación. Dado que el contraataz no tenía atribución alguna sobre la gente de máquinas ni sobre la de fonda, su ámbito de poder quedaba muy limitado. En los vapores, el contraataz era miembro de la tripulación distinguida y el único caso de ascensión social entre los marineros, pero en los vapores su posición social decayó ostensiblemente y quedó definitivamente fuera del grupo de los oficiales. A principios del siglo XX, estaba ya clasificado como subalterno<sup>401</sup> y nunca más se utilizó la tradicional denominación de «oficial de mar» para referirse a él. El contraataz, máximo grado de maestría entre los marinos de la vela, había pasado a ser uno más, como demuestra el hecho de que la Asociación Obrera Especial del Personal de Cubierta

---

<sup>400</sup> *Proyecto de ordenanza...*, Título III, Capítulo III, Mando y dotación de los buques mercantes, Art. 257.º.

<sup>401</sup> En AHCOCINB. *Bases de Regulación de Trabajo y salarios para buques trasatlánticos y de cabotaje*. Redactadas en Alicante, agosto de 1903.



de la Compañía Trasatlántica en sus estatutos, citase entre sus posibles afiliados a «contra maestres, marineros, mozos, grumetes y serenos»<sup>402</sup>.

### 3.3.3 Pilotos y capitanes ante la mecanización

Con la navegación de vapor y con el desarrollo de las comunicaciones, el papel del capitán como gestor del negocio marítimo se redujo hasta desaparecer, en un proceso que le llevó de ser un gerente con un alto grado de confianza por parte de los armadores a ser un simple asalariado, un cargo técnico sin apenas poder de decisión. En época moderna, patrones y capitanes acostumbraban a participar en la propiedad de los buques como dueños del total, o con una participación en el mismo. Esto los convertía en propietarios totales o parciales de los medios de producción. En otros casos, los capitanes solo tenían participación en la carga. Esta situación determinaba cuál era su principal fuente de ingresos. La industrialización, con sus exigencias de capital para construir barcos más grandes y sofisticados, y para manipular cargas en un mundo globalizado complejo, acabó poco a poco con este sistema. Las nuevas navieras nutrían su capital de comerciantes, exportadores, consignatarios o propietarios diversos, capitalistas procedentes de la minería o de la siderurgia, atraídos por las altas plusvalías que dejaba el sector marítimo. Los capitanes y la gente de mar en general desaparecieron casi totalmente de las relaciones de accionistas. Me parecen muy adecuadas las palabras de Juan Zamora cuando concluye que con la mecanización los marinos ya no serían nunca dueños, siquiera en parte, de los barcos que mandaban (ZAMORA, 2003a:3). En consecuencia el capitán sufrió un proceso progresivo de salarización que lo despojó de toda capacidad de decisión y que lo situó al mismo nivel que el resto de los profesionales, asalariados desde siglos atrás<sup>403</sup>. Aun así, el capitán continuó siendo una figura comprometida al servicio de capital, que jugó un papel fundamental en la organización del trabajo en el sector marítimo del siglo XIX y que cargó con una parte importante del peso de la

---

<sup>402</sup> *Reglamento para el funcionamiento y orden interior de la Asociación Obrera Especial del Personal de Cubierta de la Compañía Trasatlántica*. Tipografía Comercial, Cádiz, 1915.

<sup>403</sup> En VALDALISO (1991). Por otro lado también me parece muy ilustrativa la anécdota que cita Harlafis a partir de la carta de un capitán griego a su naviero con motivo de un conflicto: «Los jefes tienen el derecho de hacer comentarios sobre las operaciones del vapor, ya que esto ayuda al Capitán a hacer su trabajo, pero no a amonestarle porque los Capitanes no son esclavos, sino representantes de los armadores [...]. Naturalmente que le debo mi trabajo, pero con todo el respeto sus sobrinos [que hacen acusaciones sobre el malgasto en víveres para la tripulación] no son dignos siquiera de mirar mi retrato» (en HARLAFIS, 1995:173; la traducción es mía).

implementación de las nuevas formas de trabajo y de relaciones. Los pilotos que no llegaban a alcanzar la categoría de capitán, es decir, el mando de un buque, sufrieron también diversos cambios, que se analizarán más adelante, pero su posición, esencialmente técnica, los mantuvo a salvo de los grandes traumas de orden ideológico o moral, aunque hay un fenómeno aparentemente intrascendente que oculta, en mi opinión, todo un símbolo de los nuevos tiempos: la denominación tradicional de piloto, vigente casi cuatrocientos años para definir una clase y también una posición en el microcosmos del buque, desapareció poco a poco, para dar paso a la denominación genérica de corte militar de «oficial», un término nuevo en la mar que se impuso sobre el tradicional.

Desde un punto de vista jurídico, la figura del capitán fue regulada, como se vio en un capítulo anterior, por varias ordenanzas (1748, 1751, 1802) y por el Código Mercantil de 1829, que convivió hasta 1872 con las Ordenanzas de Matrícula de 1802. Posteriormente, el Código de Comercio de 1885 constituyó la única base reguladora del papel del capitán. Es muy destacable que, durante los casi 60 años que separan el código de 1829 del promulgado en 1885, el tratamiento del capitán no sufrió modificación alguna desde el punto de vista legislativo, aunque el sector había experimentado cambios en muchos sentidos. El nuevo código de 1885 ofrecía todavía una imagen del capitán en tanto que gerente inscrito en un negocio, el de la navegación, como sector subordinado al comercio, cuando en realidad, a finales de la década de 1860, esta imagen estaba desapareciendo en beneficio de una actividad más especializada, en la que el capitán empresario o apoderado había pasado a ser un empleado cualificado. Por tanto, una vez más, la legislación iba muy por detrás de la realidad<sup>404</sup>. En pocas palabras, a finales del siglo XIX, la profesión había perdido su independencia financiera para caer de pleno en la salarización.

Pese a todo, pueden plantearse dudas acerca del lugar del capitán en la empresa en esta transición de la vela al vapor: ¿era un mero empleado cualificado o debe ser considerado como un miembro de la compañía, como un director ejecutivo? Al igual que Sager, opino que la figura del capitán no tiene paralelo en tierra, ya que era a la vez empleador y empleado, asalariado y ejecutivo, trabajador y representante del capital en su industria (SAGER, 1989:81). Por tanto, no hay una única respuesta a esta cuestión. Probablemente, la evolución histórica de esta figura tiene tres estadios y por tanto hay tres respuestas para tres momentos. En el

---

<sup>404</sup> En VALDALISO (1991:179).

primero, propio de los veleros, el capitán formaba parte de la empresa como propietario o como titular de una parte del buque (en Cataluña, el tradicional «*parçoner*») y la tripulación era el personal de su propia empresa. En un segundo estadio, el capitán actúa como mandatario de los propietarios (pequeños capitalistas en los veleros y, sobre todo, en vapores de poco tonelaje), pero también contrata a la tripulación como subcontratista, de manera que es a la vez empleado y empleador; esta fase representa ya los inicios del *management* o dirección ejecutiva en el sector marítimo, entendido como el ejercicio del control sobre un gran número de trabajadores reunidos bajo un único techo). En la tercera fase, el capitán se convertía en un empleado cualificado, separado de las grandes decisiones y cuyo trabajo se limitaba a la gestión del negocio, a ejercer de director ejecutivo y a mantener para el armador el control de su capital. En cierto modo, la industrialización acabó reconvirtiéndolo, al menos en la teoría, en mero conductor y director del buque.

Las respuestas de los pilotos y los capitanes a este proceso de cambio y adaptación progresivo durante la transición de la vela al vapor fueron muy variadas. Algunos vivieron todo el proceso a lo largo de su vida profesional, y por edad, carácter o pura conveniencia se adaptaron a los nuevos tiempos. Hay ejemplos abundantes de capitanes de la vela que pasaron al vapor. Un ejemplo bien documentado y que no debía de ser excepcional es Pedro Mir Julià, que comenzó su vida profesional en 1871 como agregado en el bergantín goleta *Rosita*, y se retiró en 1910 como capitán de la Compañía Trasatlántica Española. A lo largo de su carrera realizó 357 viajes en 32 buques diferentes, y tuvo el mando de tres veleros y de 14 vapores<sup>405</sup>.

Otros, tal vez los menos, abandonaron la profesión por el camino, incapaces de adaptarse, dando por finalizada su vida laboral en la mar. A menudo, quienes habían navegado en veleros no podían o no querían embarcarse en un vapor porque lo consideraban, en cierto modo, una degradación. Pero está claro que se daba un proceso lento de abandono de los veleros, los cuales poco a poco iban quedándose sin carga, hasta que sus propietarios se veían obligados a venderlos, y sus capitanes y pilotos tenían que buscar colocación en las líneas de vapor<sup>406</sup>. Es probable que, en general, los capitanes fuesen más conservadores que los armadores, y no tuviesen la misma capacidad de adaptación que aquellos. Por lo tanto, fueron

---

<sup>405</sup> APM. *Diario de Pedro Mir Julià*. Este capitán llevó un meticuloso diario donde consignó todas sus navegaciones y el tiempo de embarque en cada una de ellas.

<sup>406</sup> Un ejemplo en la correspondencia relacionada con la corbeta *Voladora*, de El Masnou, 1882 (en MMB. Colección documentos, CLXXIII).

las nuevas promociones las que se incorporaron paulatinamente y de forma natural al vapor, mientras que a bordo de los veleros se quedó parte de una generación de capitanes resentidos, de edad avanzada y nulo futuro<sup>407</sup>. Según palabras del capitán Eugenio Bayona: «en estos buques modernos el capitán es más maquinista que marino, no hay poesía, es una grandiosidad triste, que satisface la cabeza pero no llena el corazón»<sup>408</sup>. Por desgracia, no resulta fácil documentar este aspecto de la historia porque muy pocos capitanes y oficiales han dejado testimonio escrito de su trabajo y su experiencia, por lo menos en España, aparte de los ya citados a lo largo de esta tesis. En muchos casos habrá que recurrir, por tanto, a testimonios de otros países que son, en términos generales, equiparables al caso español.

### **La formación de pilotos y capitanes**

Analizaré a continuación el desarrollo de la carrera náutica en el contexto de los cambios producidos en la marina con el desarrollo del vapor y de la revolución de las comunicaciones, en definitiva, en la revolución de los transportes en el siglo XIX. Me centraré, especialmente, en un aspecto concreto, la formación, partiendo del hecho indiscutible de que, durante la segunda mitad del siglo XIX, la enseñanza de la carrera náutica en España fue un proceso incompleto e imperfecto cuyas vicisitudes, sin embargo, resultan clave para comprender los procesos sufridos por esta profesión.

Si se simplifican los diferentes problemas y se reducen a los dos más destacados, hay que hablar, por un lado, de la recurrente indefinición entre la Marina civil y la militar, que llevó por ejemplo a que los estudios dependieran de la autoridad civil (Ministerio de Instrucción Pública) pero los exámenes y las titulaciones fueran atribución de la Marina de guerra, legislando ambos ministerios con absoluta independencia, de forma que se producía un cierto caos en la instrucción del personal. Se trata de otro ejemplo de la influencia de lo militar sobre lo civil en un sector económico. Por otro lado, hay que observar la adecuación de las materias y asignaturas y de las propias titulaciones a la realidad de un sector en continuo cambio a causa de la incorporación de la propulsión mecánica y de otros progresos técnicos y organizativos. Entre las instrucciones de Wythusen de 1770 y la reorganización de 1850

---

<sup>407</sup> Sobre la figura literaria del capitán resentido contra las consecuencias del cambio tecnológico véase ZAMORA (2003b), donde se recogen algunos ejemplos y referencias clásicas. Alan Villiers (VILLIERS, 1972) sugirió incluso, analizando los muertos a bordo en barcos de vela entre 1900 y 1910, que el número elevado de capitanes fallecidos es una prueba de que los capitanes de vela eran gente mayor, mal pagada e incapaz de reciclarse o de retirarse.

<sup>408</sup> Citado por RICART (1893d: 537-538).

habían pasado nada menos que 80 años, durante los cuales los cambios tecnológicos y científicos habían sido moderados. Paradójicamente, cuando el proceso se aceleró en España, las nuevas generaciones de aspirantes a piloto se encontraban con un sistema de enseñanza fosilizado que pronto quedó obsoleto. Así, desde el punto de vista de la formación de los profesionales, el cambio de la vela al vapor se produjo con significativo retraso, entre 1850 y 1890. El programa de estudios vigente durante casi un siglo se había diseñado cuando no existía la navegación de vapor, ni los elementos mecánicos ni la electricidad, y este desfase se arrastró durante décadas. A juzgar por las discusiones que generaba, el problema de la enseñanza y su adecuación a las necesidades de la profesión era una de las principales preocupaciones de los pilotos.<sup>409</sup>

El primer paso en la separación entre lo civil y lo militar en el campo de las enseñanzas náuticas se produjo con la Real Orden de 20 de febrero de 1820, que concedió el protectorado de las escuelas civiles de náutica a los Consulados de Mar o las Juntas de Comercio y, en su defecto, a los Ayuntamientos. Más tarde, las escuelas de náutica quedaron separadas del ramo de Marina por Real Orden de 20 de febrero de 1826, aunque con tantas restricciones que el Ministerio siguió manteniendo el control<sup>410</sup>. En 1847, por una Real Orden de 17 de junio, pasaron a ser regidas por el Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, dejando de depender del Ministerio de Marina, pese a las protestas de los militares. Se buscó una solución salomónica cuando se determinó que el Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas se encargaría de la organización y la dirección de las escuelas civiles de náutica, previo acuerdo con el Ministerio de Marina, a través de unas reales órdenes de 14 y 15 de marzo de 1849 que aprobaron las bases para su cumplimiento, mientras que Comercio continuaría con la formación. Posteriormente, el Real Decreto de 20 de septiembre de 1850 reorganizó la enseñanza marítima y la incorporó a los Institutos de Segunda Enseñanza; esta sería prácticamente la única legislación sobre este tema durante los siguientes 40 años y tampoco resolvió el conflicto planteado<sup>411</sup>. Esta ley rigió un programa de estudios para las

---

<sup>409</sup> En las diferentes modificaciones de los programas de exámenes o de las titulaciones jugaron un papel fundamental los organismos consultivos vigentes en cada momento: la Junta de la Marina Mercante (la reforma de titulaciones de 1890 y de programas de enseñanza de 1891) y la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima (el Reglamento de 1909, la reforma de 1919, etcétera).

<sup>410</sup> RICART (1900: 85-90). Según Piniella (PINIELLA, 1995:210), esta decisión tuvo su razón de ser en la profunda crisis que vivía la Armada en esos años.

<sup>411</sup> Eugenio Agacino en *Extracto de la Información escrita preliminar del congreso convocado por la Liga Marítima Española*. Madrid, Imprenta de la sucesora de M. Minuesa de los Ríos, 1901, 88-97. Véase el texto integral de la Real Orden de 20 de septiembre de 1850, en BACARDÍ (1861: 649-651).

escuelas de náutica que el Ministerio de Fomento estableció en Alicante, Barcelona, Bilbao, Gijón, Málaga, Palma de Mallorca, Santander y Tarragona, y que en realidad eran establecimientos dependientes de los Institutos de Segunda Enseñanza, y además se crearon las denominadas «escuelas especiales» en Cartagena, La Coruña, Ferrol, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Mahón, San Sebastián y Cádiz<sup>412</sup>. La formación náutica quedaba integrada en institutos de segunda enseñanza a los que se había incorporado un profesor de Cosmografía, Pilotaje y Maniobras, mientras que con el resto de la plantilla se podían dar las otras asignaturas, aunque los profesores carecieran de experiencia marítima alguna<sup>413</sup>.

En este contexto la Escuela de Náutica de Barcelona, sostenida por la Diputación Provincial, puede ser considerada en justicia como la única escuela profesional para marinos en España. La denominada Escuela Completa de Náutica de Barcelona quedó adscrita al recién creado Instituto de Enseñanza Media, pero al fundarse en 1851 la Escuela Industrial de Barcelona, se integró en ella. La Ley de Instrucción Pública de 1857 clasificó la ingeniería industrial como enseñanza superior, pero catalogó la formación náutica como enseñanza profesional. Entonces, la Escuela de Náutica se separó de la industrial por el Decreto de 17 de julio de 1861 y en sus nuevas circunstancias pasó a llamarse Escuela Profesional de Náutica de Barcelona<sup>414</sup>.

El programa de enseñanza náutica marcaba unas directrices generales pero cada escuela señalaba su propio programa sin que existiera unidad entre ellas<sup>415</sup>. Los estudios reglamentarios se dividían en tres cursos. En el primero se daba aritmética y álgebra (hasta las ecuaciones de segundo grado inclusive), progresiones y logaritmos, geografía física y política, y dibujo lineal. En el segundo se incluían la geometría y la trigonometría planas, topografía, física experimental y dibujo geográfico. En el tercer curso se ampliaba con trigonometría esférica, cosmografía, pilotaje, maniobras y dibujo hidrográfico. Se podía dar en las aulas una

---

<sup>412</sup> En RICART (1898, 29-31). La de Cartagena en realidad no llegó a fundarse hasta 1915. También se crearon escuelas como la de Mahón, impulsada por la Junta de Comercio, que se inauguró el 1 de octubre de 1855. Hasta su cierre en 1869 solo consiguieron el título de piloto 34 alumnos, pero tuvo como efecto secundario el que gracias a ella se legró en la isla un Instituto de Enseñanza Secundaria, inaugurado en 1864. Sobre la escuela de Mahón, véase PUERTAS (1994:5-35).

<sup>413</sup> Reconvertir un Instituto en escuela de náutica resultaba fácil. Véase GONZÁLEZ AVEÑO (1891: 2-3).

<sup>414</sup> En MORENO (2011:133).

<sup>415</sup> Miguel González Aveño en *Extracto de la Información escrita ...*, 97-101. Por ejemplo, en algún caso no se daba el curso de ampliación de la geografía ni las nociones de topografía. En otros, la trigonometría esférica la explicaba el profesor de náutica, probablemente alguien de matemáticas que nada sabía de navegación. Véase también RICART (1898: 29-31).

curiosa mezcla de alumnos, desde niños de 11 años o jóvenes algo mayores que se iniciaban en los estudios y los finalizaban sin salir de casa (todos sin experiencia marítima previa), hasta hombres de 20 o 25 años, marineros que estudiaban unos meses con vistas a progresar en su vida profesional. En palabras de un profesional:

*La clase de pilotos podemos dividirla en dos grupos que son: primero los que habiendo estudiado en colegio toda su infancia salen a viaje sin haberse nunca movido del lado de sus padres y por lo tanto son jóvenes finos y de buen trato, por más que la vida del mar, rozándose con gente sin instrucción, los modifica no poco. Y segundo, tenemos una clase que por temperamento y educación son el mismo rutinarios y son los que habiendo sido de escasos principio empezaron de marineros, luego estudiaron, adquirieron un nombramiento estudiando en un período de tiempo insuficiente para adquirir los conocimientos científicos más indispensables. He aquí de donde nace la poca unión de los pilotos<sup>416</sup>.*

La Ley de Instrucción Pública de 9 de septiembre de 1857 o Ley Moyano, estableció un nuevo programa de estudio y además dividió la carrera de náutica en las secciones de Pilotos y Constructores navales<sup>417</sup>. Sin embargo, la ley consolidó la definición de la carrera náutica como una enseñanza profesional y no como un estudio superior, algo que causó continuos problemas de identidad entre los marinos. De hecho esta consideración había sido definida anteriormente en la Real Orden de 31 de mayo de 1847, donde se explicitaba que «las escuelas náuticas, ni por su índole, ni por su objeto, pueden ser comprendidas con las industriales y profesionales [...] ni asimilarse a ningún otro ramo de las ciencias que se hallan justamente sometidos a una dirección única y a un sistema uniforme de enseñanza»<sup>418</sup>. La Ley Moyano mantenía la unión de las escuelas elementales donde hubiera estudios de náutica con los Institutos, y enumeraba las escuelas de pilotos establecidas en España: Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, La Coruña, Gijón, Málaga, San Sebastián, Santander y Santa Cruz de Tenerife; y para los futuros constructores navales se abrían secciones en los centros de enseñanza en las Escuelas de Barcelona, Cádiz, Cartagena, La Coruña y Santander. Finalmente, también describía cómo debían ser los establecimientos de enseñanza privados, costeados y dirigidos por personas particulares, sociedades o corporaciones, donde los

---

<sup>416</sup> MENÉNDEZ (1879).

<sup>417</sup> Artículo 65.º. Los estudios de la enseñanza náutica son: Aritmética, Álgebra, Geometría y Trigonometría; Geografía física y política; Física experimental; Cosmografía; Pilotaje y maniobras, Dibujo lineal, topográfico, geográfico é hidrográfico; Estudios prácticos en los buques; Geometría descriptiva con aplicación a los buques; Elementos de mecánica aplicada y resistencia de materiales, Construcción y Arquitectura naval.

<sup>418</sup> Citado por RICART (1907: 641-664).

alumnos se preparaban para su posterior examen, siguiendo la tradición de las escuelas «libres» de náutica del siglo XVIII<sup>419</sup>. El funcionamiento de estas escuelas (en un bajo nivel de exigencia en alguna de ellas) y sus efectos sobre el mercado de trabajo fueron siempre discutidos, hasta que finalmente una Orden de 10 de septiembre de 1874 del Ministerio de Fomento y Instrucción Pública acordó clausurar todos los establecimientos libres de segunda enseñanza y de náutica<sup>420</sup>. La abundancia de escuelas particulares, el desorden en la enseñanza y la disparidad de criterios en cuanto a los exámenes tuvo, entre otras consecuencias, la permisión de un exceso de titulados en las décadas de 1870 y 1880, aunque también en períodos anteriores se había dado el mismo problema. Hubo quien se refirió a esas escuelas de náutica como «fábricas de pilotos»<sup>421</sup>. Ricart Giralt apuntaba:

*En nuestra carrera solo habrá una perfecta unión cuando haya perfecta homogeneidad. Pero ésta no podrá haberla, mientras salgan de la Escuela de Náutica de Barcelona y de alguna otra, jóvenes bien educados e ilustrados y tengan que codearse con marineros que por sistema milagrosos salen de otras Escuelas de Náutica con sus certificados de estudios en regla [...] y así no es extraño que un conocido naviero nos dijera una vez que no quería Capitanes ilustrados por no comprenderles. Y tampoco es extraño que otro conocido naviero busque para Capitanes de sus buques a hijos de la provincia de Alicante, en donde parece que hay una fábrica de Pilotos, que no es escrupulosa ni en la materia prima, ni en el tejido*<sup>422</sup>.

En otra anécdota recogida por el mismo autor, preguntado un naviero sobre su preferencia por pilotos de cierta región (que no indica) responde que «son mas marineros y menos señores, y así los pago con menos dinero, pues mis buques no necesitan sabios»<sup>423</sup>. Una de las razones por las que abundaban los estudiantes (luego titulados) era que los jóvenes se matriculaban para evitar el servicio militar, ya que los estudiantes de náutica estaban exentos del servicio

---

<sup>419</sup> En Cataluña funcionaron las siguientes escuelas libres: Arenys, Mataró (legalizada por el Ministerio de Fomento el 22 de agosto de 1871), Vilassar (en funcionamiento entre 1873 y 1874, aunque fue un fracaso y objeto de acusaciones de irregularidad, hasta el punto de que algunos títulos fueron anulados), Masnou (empezó en 1860 y recibió la aprobación oficial de la Dirección General de Instrucción Pública el 9 de febrero de 1875) y Blanes (se intentó en 1874 pero no prosperó). Véase PONS (1960:110-111, notas 27-30).

<sup>420</sup> En PONS (1960:119).

<sup>421</sup> RICART (1877). Parece ser que un punto crítico fue la revolución de 1868, cuando se concedieron títulos de forma discrecional. Así lo declaraba, por ejemplo, M. de Massoti Mercader (MASOTI, 1891: 2).

<sup>422</sup> RICART (1894c: 431-433). Abundando en el tema, Ricart afirmaba que «mientras en unas escuelas, como la de Barcelona, se da una enseñanza seria, en otras se da a simples marineros el certificado de estudios por procedimientos muy poco académicos, y algunas de éstas llamadas Escuelas de Náutica ya han adquirido cierta fama en estos conceptos» (en RICART, 1900a: 85-90).

<sup>423</sup> RICART (1897a, 54-55).



militar en tierra y también en la Armada, como se ha comentado en un capítulo anterior<sup>424</sup>. Esto podía llevar a ciertos abusos por parte de jóvenes que alargaban sus estudios para evitar el servicio militar y explica en parte el desproporcionado número de estudiantes que poblaban las escuelas de náutica en la segunda mitad del siglo XIX. Es preciso recordar que ya en el título VIII de la Ordenanza de 1802 se hablaba de los inconvenientes que podía acarrear el excesivo aumento de las clases de pilotos y contra maestres, y también en aquel caso preocupaba que muchos jóvenes entrasen en el proceso de estudiar náutica con el fin de eludir el servicio de la campaña y no con la perspectiva del ejercicio profesional. Bacardí citaba una Real Orden de 31 de mayo de 1847 en la que se referían los abusos observados en una de las provincias de levante, causados por la tolerancia de algunas autoridades y la relajación en la observancia de las órdenes vigentes, hasta el límite de que:

*De este expediente resulta que solo en el tercio de Barcelona había matriculados 1.154 pilotos para dotar 355 embarcaciones, las cuales, suponiéndolas dotadas contra la costumbre con dos cada una, resultaría todavía un sobrante de 444 pilotos; deduciéndose de este exceso reparable la prodigalidad con que se han expedido aquellos títulos [...]. Se han examinado y obtenido nombramientos de terceros y segundos pilotos de todos mares, multitud de individuos que por eludir el servicio de campañas o el de quintas han cursado ocultamente la náutica y obtenido certificaciones de maestros no autorizados<sup>425</sup>.*

Por otro lado, un exceso de titulados podía llevar a una sobreoferta. De hecho esta se dio, y las consecuencias en el mercado de trabajo fueron la rebaja de las expectativas salariales y la obligación consecuente, por parte de los pilotos, de aceptar puestos en condiciones humillantes. Así, hablando en defensa de los privilegios de los maquinistas navales a finales de la década de 1870, un articulista comentaba que la mucha oferta de pilotos y capitanes era una de las causas, quizá la primera, de las bajas retribuciones de los mismos<sup>426</sup>. Más tarde, en un movimiento pendular, las pésimas perspectivas profesionales llevaron a los jóvenes a alejarse de la profesión y, por tanto, el alumnado se redujo notablemente en las últimas décadas del siglo XIX. En Barcelona, por ejemplo, se pasó de 200 alumnos inscritos en 1877 a

---

<sup>424</sup> Naturalmente sus privilegios no eran bien vistos por todo el mundo. Pons Guri recogió una copla popular que muestra el resentimiento de los matriculados y que decía: «*Aquest anys és any de quintes / i lo rei demana gent. / Que hi vagen los pilotets, / que són lo rebordiment*» («Este año es año de quintas / y el rey pide gente. / Que vayan los pilotitos, / que son como plantas que no acaban de florecer»). La traducción es mía.

<sup>425</sup> Sobre este asunto véase BACARDÍ, 1849: 649. Los mismos datos en RICART (1907, 641-664).

<sup>426</sup> En ROBLES (1993:32-38).

81 en 1887 y a solo 36 un año después<sup>427</sup>. Sin duda la oferta y la demanda se habían equilibrado.

En cuanto al nivel académico, pese al evidente retraso ante la nueva realidad tecnológica del vapor o de la construcción de buques en metal, podría aceptarse en general que la formación de los oficiales españoles era adecuada a las necesidades del negocio, e incluso en ocasiones superior a la de los náuticos de otras naciones, como Gran Bretaña. Desde la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona, por ejemplo, se llamaba la atención sobre los pocos siniestros marítimos que experimentan los buques españoles si se comparaba con los que sufrían los buques de otras naciones. Se ponía el ejemplo del Reino Unido, que en 1878 contaba con 17.765 veleros y había sufrido 599 siniestros, mientras que España, con 2.744 veleros, solo tuvo 18, es decir, 32 veces menos siniestralidad que los británicos<sup>428</sup>. Es el mismo argumento que había utilizado el director de la escuela de náutica de Arenys de Mar en 1821 para referirse a sus alumnos: «el total de alumnos que ha dado a la Marina mercante y Nacional pasa de 1.000 [...]. Por su instrucción, no hay ni un solo caso de haber naufragado embarcación alguna por impericia de sus discípulos»<sup>429</sup>. De la misma opinión era Miguel González Aveño, catedrático de náutica del Instituto de Valencia, que mantenían que los náuticos españoles estaban suficientemente formados, incluso comparados con los británicos, donde la base teórica era mucho más superficial. Pero aun aceptando la alta calidad de los profesionales, algunas voces planteaban la mejora de algunos aspectos concretos. Por ejemplo, Ricart Giralt proponía que los alumnos de náutica estudiaran más matemáticas, más mecánica o más legislación, y publicó en diversas ocasiones su propio plan de enseñanza, detallado en todos los aspectos<sup>430</sup>. Otros señalaban algunas deficiencias: unos estudios

---

<sup>427</sup> *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*. Tomo V, 1888, 21. En la misma fuente, dos años más tarde, se comentaba que la Cámara de Comercio de la Habana había dirigido una exposición al Excmo. Sr. Ministro de Ultramar en solicitud de que se estimulase de algún modo a las personas que desearan dedicarse a la carrera de Pilotos mercantes; dada la posibilidad de que en el futuro se careciese de personal idóneo dedicado a esta profesión; tal era el poco estímulo que ofrecía a los que a ella querían dedicarse. (*Revista...*, Tomo VII, 1890, 130).

<sup>428</sup> ASOCIACIÓN DE NAVIEROS Y CONSIGNATARIOS DE BARCELONA (1879: 125). Refiriéndose al estado de la cuestión en Gran Bretaña, otra fuente asegura que «El Board of Trade admite un gran número de capitanes sin la menor instrucción y no ofreciendo la más pequeña garantía para las personas y valores que están a su cargo. Gran número de siniestros no reconocen otra causa [...]. Actualmente tenemos un gran número de capitanes que solo son unos marineros ignorantes, groseros e insolentes, así es que la posición de un cónsul ante esta clase de gente es la más difícil, y se encuentran cada día con asesinatos, robo, rebeliones, deserciones, etc.», en NAVY (1877).

<sup>429</sup> En PONS (1960:76, nota 22), citando un informe de Baralt de 13 de marzo de 1821.

<sup>430</sup> Puede consultarse en la *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 46, 10 de febrero de 1891, 5. Un texto casi idéntico en *Interrogatorio...*, 11-113.

teóricos demasiado extensos pero a la vez insuficientes en algunos aspectos de las ciencias náuticas, ausencia de los más elementales conocimientos mercantiles adaptados a las necesidades del nuevo papel de los capitanes en este campo, y de legislación marítima, etcétera<sup>431</sup>. En lo que parecía existir consenso era en pedir que los profesionales estudiaran por lo menos un idioma extranjero, preferentemente inglés por ser el más general en el ámbito marítimo, y también algunas nociones básicas de mecánica aplicadas a las máquinas de vapor<sup>432</sup>.

El debate sobre la conveniencia o no de reformar los estudios reflejaba sin duda dos formas de entender la Marina: una anclada en el pasado y en la vela, en estructuras empresariales tradicionales y en relaciones laborales paternalistas; y otra que comprendía que los cambios que se estaban produciendo eran irreversibles y más profundos de lo que podía parecer a simple vista:

*Viejos marinos, enamorados de una Marina que se va, como moluscos aferrados a secular roca, creen defenderla cuando no la conocen, pues no es la de su época. Creen los antiguos capitanes que al proclamar sus viejos ideales, defienden la Marina de vela, y no comprenden que para ellos es tan nuevo un trasatlántico de vapor como un moderno velero de casco de acero y a cuyo bordo se reúnen los más adelantados frutos que las ciencias y las artes han ofrecido a la navegación*<sup>433</sup>.

Hay que recordar que en la segunda mitad del siglo XIX el arte de navegar avanzó extraordinariamente, no solo desde el punto de vista tecnológico, sino también en campos como la cartografía, la oceanografía o, la meteorología. En el saldo negativo se olvida casi siempre que el avance en conocimientos científicos y tecnológicos corrió paralelo a la pérdida de otros conocimientos y saberes tradicionales relativos al entorno (la interpretación de los signos en el cielo o en el oleaje, los olores y sonidos, etcétera) que habían formado parte del oficio de marino durante siglos. Así, los cambios en la profesión enfrentaban a dos generaciones de marinos que, anclados en sus respectivas experiencias, se respetaban pero no siempre se comprendían mutuamente.

---

<sup>431</sup> *Información sobre las consecuencias...* Tomo I. *Derecho diferencial de bandera*. Respuesta de la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Vizcaya, 389. En el conjunto de esta información los que consideran que la formación «sin ser en general esmerada, es bastante buena» son la Liga de Contribuyentes de Sevilla, las Sociedades de vapores M. Sáenz y Cia. y Vinuesa y Cia. de Sevilla, la Junta Provincia de Agricultura, Industria y Comercio de Gerona, la Comandancia Militar de la Provincia y la Capitanía del puerto de San Sebastián.

<sup>432</sup> *Extracto de la Información escrita preliminar...*, Junta Provincial de la Liga en Bilbao 14-15. Peticiones

<sup>433</sup> RICART (1890, 3-4).

Hubo que esperar hasta el Real Decreto de 20 de mayo de 1890 para que se fijase la carrera de los oficiales náuticos según criterios adaptados a la realidad del momento y se redujesen los antiguos títulos a dos únicas clases: Pilotos y Capitanes de la Marina Mercante<sup>434</sup>. El Decreto simplificaba el sistema combinado de exámenes y períodos de prácticas, ya que los progresos técnicos y científicos de la navegación y de la construcción naval hicieron indispensable, para los oficiales, una formación más amplia y compleja de lo que había sido hasta entonces, incorporando nuevas asignaturas relacionadas con las comunicaciones, las máquinas propulsoras y los mecanismos auxiliares, las ciencias náuticas y la economía, por ejemplo. Durante el proceso de adaptación al nuevo programa, los antiguos primeros y segundos pilotos podían solicitar el nombramiento de capitán, mientras que los antiguos terceros pilotos pasaban a formar la nueva categoría de pilotos.

El punto más conflictivo de la nueva regulación era el cálculo de los días de navegación. En el plan de estudios antiguo, con solo dos viajes redondos a la Antillas en un buque de vela, se consideraba que el alumno tenía práctica suficiente para ser piloto tercero y hacerse cargo de la guardia de un buque, algo que en el plan nuevo se juzgaba insuficiente. En cuanto a las prácticas de mar, es importante reseñar los requisitos que se consideraban necesarios para cada una de las categorías, ya que este fue un tema de debate continuo entre los profesionales, que en su mayoría cuestionaban la idoneidad de la enseñanza en función de las necesidades del sector. Para Piloto se exigían 100 días de mar en buques de vela o 200 en buques de vapor, en navegaciones de altura, como alumno; en su defecto, se admitían 200 días de mar en buques de vela o 400 en buques de vapor en navegaciones de cabotaje, también como alumno. Para Capitán debían hacerse 150 días de mar en buques de vela o 300 en buques de vapor en navegación de altura ejerciendo como piloto; o bien, 300 días de mar en buques de vela o 600 días en buques de vapor en navegaciones de cabotaje, también como pilotos.

Con el nuevo programa de 1890 podían darse casos extraños. Por ejemplo, teóricamente un alumno podía acabar sus estudios con 14 años y hacer sus preceptivos 100 días de mar en un

---

<sup>434</sup> El procedimiento para los exámenes de pilotos y capitanes fue regulado por un decreto de de 17 de abril de 1891 (*Gaceta de Madrid* de 19 y 20 de abril) que recogía las propuestas de la Junta de la Marina Mercante. Dado que los exámenes debían realizarse ante los tribunales de la Marina militar pero la instrucción dependía de Fomento, se dictaban algunas disposiciones sobre lugares y fechas de los exámenes, tramitación de las solicitudes, etcétera, y se recordaba la necesidad de una revisión facultativa para reconocer a los aspirantes y detectar los casos de daltonismo (muy peligroso en el reconocimiento de luces de posición rojas y verdes), sordera u otros problemas visuales. Los títulos de Capitán eran expedidos por el Ministerio de Marina, mientras que los de Piloto lo eran por los comandantes generales de los Departamentos y Apostaderos.

buque de vela o los 200 días en un vapor, de forma que se podían plantar con 15 años y el título de Piloto. Pero al haberse fijado ya una edad mínima para ejercer el cargo de Piloto, los 19 años, resulta que una autoridad otorgaría un diploma de aptitud para ejercer un cargo para el que oficialmente, no era todavía válido<sup>435</sup>. En todo caso, como se lamentaba un articulista, «¿qué capitán confiará una guardia a un jovencito de quince años que solo ha pasado cien días a bordo de un trasatlántico, poco más que como pasajero?»<sup>436</sup>.

En mi opinión la cuestión de los días de navegación va más allá del puro cálculo de unas horas de práctica, y tiene una doble lectura en cuanto a la cualificación de los pilotos. Al margen de los requisitos que estableciese la ley, los marinos veteranos dudaban de que estos períodos de navegación fuesen suficientes para marinar a los jóvenes y, por tanto, para garantizar que adquiriesen la suficiente capacitación marinera que les permitiese responsabilizarse de una guardia. Tampoco les permitía alcanzar aquel grado de conocimiento de los procesos de trabajo que situaba a los antiguos agregados de la vela en condiciones de mandar y hacer ejecutar órdenes sobre tareas que conocían de primera mano. La obtención de un título y el hecho de pasar días embarcados en condiciones dudosas (casi como pasajeros, se sospechaba) no garantizaba el nivel de aptitud imprescindible para ejercer el mando.

Los alumnos tenían serias dificultades para cumplir con los requerimientos que marcaba la normativa, es decir, para embarcar en calidad de agregados y completar los viajes de práctica. A veces, para poder cumplimentar los días de navegación, los pilotos se embarcaban con plaza de marineros o de timoneles<sup>437</sup>. Como consecuencia de la disminución de buques de vela y de los obstáculos que existían para conseguir embarque en vapores, había un preocupante desequilibrio entre la necesidad de realizar las prácticas y prosperar así en su itinerario laboral, y la falta de plazas en buques.<sup>438</sup> Para un agregado, como lo fue luego para cualquier piloto, la posibilidad de embarque estaba estrechamente ligada a las relaciones, las amistades o las influencias. El caso de la Compañía Trasatlántica Española era paradigmático. Enrique Faes comenta casos concretos relacionados con la admisión de apadrinados para

---

<sup>435</sup> RICART (1901b, 106-108).

<sup>436</sup> RICART (1891C).

<sup>437</sup> Véase un ejemplo en SALAZAR (1896:19, 29 y 45-48).

<sup>438</sup> «El digno señor Ministro de Marina ha tenido en cuenta al hacer la reforma [el R. D. de 20 de mayo de 1890] las variaciones que ha sufrido la navegación mercante en la última mitad del presente siglo y la disminución notable de los buques de vela, por cuya causa no pueden los pilotos cumplir con la facilidad que antes lo hacían las condiciones de mar exigidas para el adelantamiento» (en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 21, 1890, 3-4).

hacer prácticas como agregados o embarcados como pilotos en esta compañía, la más importante e influyente del país<sup>439</sup>. Aunque el tráfico de influencias estaba prohibido expresamente en la empresa, era el propio marqués de Comillas, principal accionista de la misma, quien hacía la vista gorda en función de la consideración especial a los demandantes, y utilizaba este recurso como una arma para conseguir favores. Colocar a un pariente o a un amigo en un buque de la Trasatlántica era un favor que un día u otro se acaba cobrando. Tal fue el furor apadrinador que, a finales de siglo, los directivos de esta empresa marítima estaban desbordados por la cantidad de solicitudes y elaboraban listas de espera sobre las que el marqués decidía en último extremo. He podido consultar un cuaderno original donde los directivos de esta compañía anotaban la lista de los recomendados, debidamente numerados y agrupados por categorías, con indicación del recomendante y comentarios del tipo «anotarlo en turno preferente» o «el padre del interesado está dispuesto a costear la manutención»<sup>440</sup>. En el resto de las compañías, las recomendaciones, los favores y los compromisos familiares o políticos sin duda cumplían la misma función. Dada esta situación, apenas puede sorprender que una posibilidad muy extendida para hacer las prácticas de mar fuese pagar por embarcarse. Es decir, se realizaba el proceso de aprendizaje sin percibir salario, antes al contrario, pagando la manutención para poder llevar a cabo las prácticas<sup>441</sup>.

Dado que no se podía esperar que los armadores de vela o vapor destinasen voluntariamente buques a formar tripulaciones, para asegurar la colaboración de los navieros una solución solía ser el embarque obligatorio de los aspirantes a pilotos en los buques despachados en los puertos de la Península, tal como antiguamente se obligaba a embarcar en cada buque a un carpintero de ribera y todavía se obligaba en esta época a tomar a bordo a un cura y a un médico. En el extranjero era frecuente que algunas empresas privadas tuviesen sus propios buques escuela, y en España existía el caso singular de la naviera Sota y Aznar y su bricarca *Ama Begoñakoa*, puesta en servicio en 1902 como primer buque escuela privado en la historia de la Marina mercante española, al que siguió luego como complemento un vapor, el *Ganekogorta Mendi*<sup>442</sup>. Pero para abrir el abanico de posibilidades era necesario financiar buques de acceso libre. Desde algunos foros se pedía también que el Estado se hiciese cargo de la habilitación de buques como veleros escuela para la enseñanza práctica de los pilotos,

---

<sup>439</sup> En FAES (2009:183).

<sup>440</sup> En MMB, Barcelona, Fondo Compañía Trasatlántica, CT 2.2.1/25 s/n.

<sup>441</sup> M. DE MASOTI (1891a). Ricart Giralt aseguraba que algunos pilotos se embarcaban pagando 2 o 3 pesetas en buques extranjeros, y hasta 5 pesetas diarias en buques de compañías española (RICART, 1910b: 356-357).

<sup>442</sup> VALDALISO y TORRES (2012).

pero también para maquinistas, marineros y fogoneros<sup>443</sup>. Una vía posible apuntaba a que fuesen las Cámaras de Comercio quienes armasen algunas fragatas o bricbarcas entre 600 y 1.000 toneladas, dotadas de una tripulación profesional y en las cuales los alumnos de náutica se embarcarían como cadetes, combinando la práctica con la teoría<sup>444</sup>. También la Asociación de Capitanes de la Marina Mercante de Bilbao se propuso adquirir por su cuenta un buque para explotarlo comercialmente y utilizarlo a la vez como escuela, aunque este proyecto no prosperó<sup>445</sup>. En cualquier caso, existía el convencimiento de que el buque de vela era la auténtica escuela del marino, incluso de aquel que nunca navegaría en veleros sino en buques de propulsión mecánica. Se creía firmemente que el marino de la vela era un profesional superior porque se forjaba en la lucha contra los elementos, en la improvisación, etcétera<sup>446</sup>.

El Plan de Estudios de 1891 fue reformado por una Real Orden de 14 de febrero de 1900, que establecía las categorías de Piloto, Capitán y Capitán de Primera Clase. Esta última categoría conllevaba algunas ventajas, tales como la preferencia para el mando de vapores de tonelaje superior a 1.500 toneladas brutas y, en general, para vapores correos, así como para ocupar plazas de profesor en las escuelas de náutica, para realizar reconocimientos parciales de buques (peritajes), ocupar plazas en semáforos u otros destinos asignados a la Marina mercante, etcétera<sup>447</sup>. La edad mínima para ser piloto era de 19 años, y para capitán, de 23 años. Para optar al título de Piloto, además del examen sobre las materias que había establecido el Decreto de 20 de mayo de 1890, se precisaba haber navegado 20.000 millas náuticas en buques de vela o 30.000 en buques de vapor, si bien en este último caso previamente debían haberse navegado al menos 5.000 millas en veleros. Si se acreditaba la imposibilidad de efectuar las prácticas en veleros se permitiría convalidar 40.000 millas. Estas navegaciones podían hacerse indistintamente en servicios de cabotaje o de altura. Para optar al título de capitán, además del examen en las mismas condiciones, debía acreditarse haber navegado como piloto 30.000 millas en buques de vela y otras 60.000 en buques de vapor. Para llegar a la categoría máxima, capitán de primera, se requería un examen de ampliación

---

<sup>443</sup> Así lo solicitaba RICART (1897a: 195-197).

<sup>444</sup> REINOSO, 1887: 117-121.

<sup>445</sup> *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 54, de 10 de julio de 1901, 325; y núm. 67, de 20 de noviembre de 1901, 530. Al parecer hubo algunas reticencias al rumorearse que solo serían admitidos como agregados alumnos de la matrícula de Bilbao, aunque la Asociación dio garantías de que no habría limitación por este motivo.

<sup>446</sup> En este sentido debe interpretarse también el mantenimiento de buques escuela en algunas marinas de guerra, como por ejemplo el *Gorg Foch*, el *Esmeralda*, el *Juan Sebastián Elcano* y el *Amerigo Vespuccio*.

<sup>447</sup> «Reformas en el plan de estudios para el ingreso en la Marina mercante», en *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 5, 28 de febrero de 1900, 62-63.

sobre las materias que se detallaban en la orden y debía certificarse la navegación como capitán de 50.000 millas en buques de vela y 100.000 millas en buques de vapor. El cálculo por millas navegadas era nuevo en España; rompía con los sistemas tradicionales de cálculo por días y no fue bien aceptado, ya que planteaba una lógica perversa. Tal como explicaba uno de los detractores de este sistema, no se comprendía la idea original de contar la práctica marinera en millas, en vez de contarlas en tiempo, «pues con el tiempo es como se "marina" un hombre, y no se marina con correr mucho»<sup>448</sup>. En todo caso, eran compatibles ambos sistemas de cálculo de prácticas de mar: los días de navegación y las millas recorridas, pero como la división estaba fundada no solo en una compleja baremación de la duración de las travesías sino que también se tenía en cuenta la nacionalidad de los puertos en que empezaban y terminaban, podían darse casos curiosos. Por ejemplo, un viaje de Palma de Mallorca a San Sebastián, aunque se efectuase a vela, no tenía apenas valor para un agregado, mientras que de Cádiz a Gibraltar sí, según el autor de dicha afirmación (LAGO DE LANZÓS, 1904:15-16). Sea como fuere, a partir de diferentes conflictos y reclamaciones por parte del colectivo de pilotos, una disposición de 16 de febrero de 1901 dejó en suspenso el Decreto de 14 de febrero de 1900, de forma que volvió a regir lo prevenido en la Real Orden de 17 de abril de 1891 (que, a su vez era una modificación de otra orden de 20 de mayo de 1890, como ya se ha visto)<sup>449</sup>. En definitiva, una situación confusa que no ayudaba a la consolidación de la profesión.

En este panorama hay que destacar, por su singularidad, la propuesta presentada en 1901 por Eugenio Agacino, amparada por la Liga Marítima Española, para crear un Instituto Náutico en Cádiz, ya que planteaba un modelo de escuela náutica diferente del tradicional en España, probablemente inspirado en el modelo italiano<sup>450</sup>. Entre otras cosas, proponía que en una misma escuela oficial se impartiese formación para el personal de los tres principales ámbitos de la Marina mercante: los náuticos, los maquinistas navales y los constructores navales. Debía seguirse un criterio unificado y había que combinar las asignaturas comunes para todos con aquellas específicas de cada rama. La propuesta de materias era la siguiente:

---

<sup>448</sup> RICART (1900a: 85-90).

<sup>449</sup> Ministerio de Marina. Dirección General de Navegación y Pesca Marítima. *Reglamento para obtener los títulos de capitán y piloto de la Marina mercante, aprobado por R. D. de 18 de noviembre de 1901.*

<sup>450</sup> *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 47, 30 de abril 1901, 199. Texto completo en núm. 63, 10 de octubre de 1901, 459-461. «Los Estudios de Náutica en España», en *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 32, 30 de noviembre de 1900, 511-514. Citado también en AGACINO (1901:88-97). Estos estudios fueron regulados por el Decreto de 23 de julio de 1899.



- Sección de navegación: lengua inglesa, trigonometría rectilínea y esférica, física experimental y mecánica elemental, maniobra, geografía astronómica y astronomías, navegación, máquinas de vapor, Código de Comercio y legislación marítima.
- Sección de constructores navales: lengua inglesa, trigonometría llana, geometría descriptiva, dibujo descriptivo, física experimental y mecánica elemental aplicada, máquinas de vapor, construcción naval, materiales, dibujo de construcción y teoría de la nave.
- Sección de máquinas: lengua inglesa (facultativa), física experimental y náutica elemental, mecánica aplicada, máquinas de vapor, materiales y combustibles, y dibujo de máquinas de vapor.

El proyecto no prosperó. Cuando en 1915 se unificaron en un solo centro de enseñanza los estudios para oficiales náuticos y para maquinistas, los constructores quedaron excluidos. Tampoco prosperó la propuesta detallada sobre la enseñanza náutica presentada por asociaciones profesionales en el Congreso de Marina Mercante, celebrado en Gijón en octubre de 1902, que sugería la creación de institutos navales, sostenidos por las Diputaciones de las provincias marítimas y dependientes de la Dirección General de Navegación. Se detallaba también un programa de estudios para tres años con detalles del funcionamiento de las escuelas y de las titulaciones, así como de una escuela práctica a bordo de un buque mixto<sup>451</sup>.

La última gran reforma de la enseñanza náutica en el período estudiado es el Reglamento de Enseñanzas Náuticas de 28 de mayo de 1915, importante por varias razones. Por primera vez la enseñanza náutica dejaba los Institutos para disponer de sus propios centros de enseñanza, denominados Escuelas Especiales de Náutica. En aquel momento las escuelas oficiales de náutica operativas en España eran las de Alicante, Barcelona, Bermeo, Bilbao, Cádiz, Gijón, La Coruña, Lequeitio, Málaga, Palma de Mallorca, Plencia, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Santoña (agregada a la última), Santurce y Valencia (LAGO DE LANZÓS, 1904:9). Cada una de ellas mantenía su carácter propio, ya que unas dependían del Gobierno, otras de Diputaciones o Ayuntamientos, e incluso algunas eran costeadas a partir de donaciones particulares. Más tarde una Real Orden de 24 de junio de 1926 dejó únicamente cuatro para

---

<sup>451</sup> *Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 8, 1 de febrero de 1903. Acuerdos, artículo 15.º.

toda España: Bilbao, Santa Cruz de Tenerife, Cádiz y Barcelona. Para ingresar en las escuelas era preciso tener 12 años cumplidos y superar una prueba equivalente al bachillerato. También se dio entrada por primera vez a la formación oficial de los maquinistas navales, como se verá en otro capítulo. Y una tercera novedad, entre otras, es que se separaron las funciones civiles de las militares de forma clara. El Ministerio de Instrucción Pública era el responsable de la enseñanza, pero el de Marina (militar) ejercía el control final. Cuando el estudiante acababa los cursos, recibía un certificado de estudios como alumno de náutica o alumno de máquinas. Con él, los aspirantes debían inscribirse en las Comandancias Militares de Marina, momento en el que rompían su relación con la administración civil. A partir de entonces podían realizar sus prácticas, y al finalizar estas pasaban el correspondiente examen en las Comandancias competentes: Barcelona, Bilbao, Coruña, Cádiz y Cartagena.

Las asignaturas del nuevo Plan de 1915 incorporaban definitivamente los conocimientos necesarios en una marina moderna, plenamente adaptada a las necesidades de un mercado donde la transición de la vela al vapor se había cerrado definitivamente. Los futuros oficiales debían estudiar: geografía general y comercial; historia de España; aritmética y álgebra; geometría plana y del espacio; derecho y legislación marítima; dibujo lineal; trigonometría rectilínea y esférica; física y electricidad aplicada a los buques; elementos de contabilidad; higiene naval; inglés; dibujo hidrográfico; cosmografía y navegación; elementos de meteorología y oceanografía; elementos de mecánica aplicada a los buques; conocimiento de las máquinas más generalizadas en los buques; estiba de cargas; y manejo y maniobras de los buques de vapor y de vela<sup>452</sup>.

A lo largo del período estudiado, para completar su formación los futuros pilotos y capitanes disponían de diferentes manuales o libros de referencia. Los textos más antiguos eran tratados de navegación del estilo del *Compendio del Arte de la Navegación para la enseñanza de los niños del Real Colegio de San Telmo de Sevilla*, publicado por Pedro Manuel Cedillo en 1717. Pero la obra fundamental para diversas generaciones de marinos fue el *Curso de Estudios Elementales de Marina* de Gabriel Ciscar, un clásico del siglo XVIII que siguió siendo útil durante décadas, sin apenas otro apoyo que la *Cartilla Marítima* de Miguel Roldán (1831), corregida por Francisco Chacón y Orta. Fernández Fontecha publicó en 1864 una

---

<sup>452</sup> «El Reglamento de las Escuelas de Náutica de 1915» en *El maquinista naval*, núm. 237, 1 de octubre de 1915. Sobre la reglamentación para obtener los títulos de Piloto y Capitán de la Marina Mercante, véase RODRÍGUEZ (1915:365-393).

actualización de la obra de Ciscar, y algo más tarde, en 1875, sus propios textos: *Curso de Astronomía Náutica y Navegación* y la *Cartilla Marítima o manual de construcción y maniobras de los buques de vela* (de la que se hizo una segunda edición en 1905). Otros manuales destacados eran las obras del alférez de navío Francisco Marina, autor de *Manual del piloto* (1911) y *Manual del capitán* (1909), y las tres obras de A. Blanco publicadas en Bilbao hacia 1919, aunque dos de ellas no están fechadas: *Manejo marineró de los buques de comercio: con un apéndice sobre sanidad e higiene naval*; *El título de capitán de la Marina mercante*; y *El título de piloto de la Marina mercante*. También resultaban útiles obras más especializadas, como por ejemplo: *El Ancla de leva: arte de aparejar y maniobras de los buques*, de Baltasar Vallarino (1888); los *Apuntes de meteorología náutica, oceanografía y derrotas* del capitán de navío Antonio Terry y Rivas y del teniente de navío Victoriano Suances; la *Guía del marino en el puente* (1892) de Terry; y la fundamental *Geografía Física del Mar* de Maury (traducida al castellano en 1860 por Juan Nepomuceno de Vizcarrondo). Una última fuente de conocimiento que permitía a los profesionales estar al día de los adelantos científicos y técnicos eran las revistas científicas, algunas de las cuales estaban especializadas en temas náuticos.

### **3.3.4 La gente de Maestranza**

Como se avanzó anteriormente, en buques de vapor con casco metálico, el carpintero quedó relegado a trabajos menores, como el calafateo de la cubierta, el auxilio en la estiba de las mercancías y reparaciones diversas. Solo en los primeros tiempos de la propulsión mecánica, cuando los buques utilizaban ruedas de palas como elemento de propulsión, conservó una gran parte de su importancia, pero a medida que la madera iba desapareciendo a bordo, el papel de los carpinteros fue reduciéndose en cuanto a sus responsabilidades tradicionales. Y aunque fue incorporando algunas tareas nuevas relacionadas con pequeños trabajos mecánicos o de cerrajería, nunca volvió a tener el estatus y el reconocimiento a bordo de la época de la vela. En los grandes buques de pasaje podían embarcarse dos carpinteros: el de cubierta, al servicio del barco y su carga, y el de cámara, ocupado en trabajos relacionados con el mobiliario.

Con relación a las nuevas necesidades de los modernos buques de vapor, se incorporaron a la tripulación algunos perfiles profesionales antes desconocidos, y que eran más o menos variados y numerosos en función del tamaño del buque. Naturalmente, los grandes buques de pasaje necesitaban de más personal con habilidades más especializadas. Así, en las nóminas de los buques aparecen oficios no marítimos, como electricistas, fontaneros, etcétera. También en buques dedicados a tráficos muy especializados (buques petroleros o gaseros, por ejemplo aparecen categorías profesionales muy específicas, como bomberos o personal de seguridad. Finalmente, hay que recordar que en los buques de vapor el contraamaestre quedó encajado como uno más del grupo de maestranza, que dejaba de ser «oficial de mar» para incorporarse a las clases subalternas.

### **3.3.5 El Departamento de Fonda**

El Departamento de Fonda experimentó un desarrollo destacado en la transición de la vela al vapor, en función del aumento del número de tripulantes en todos los vapores, por un lado, y del desarrollo de embarcaciones específicamente destinadas al transporte de pasajeros por el otro.

En la Marina mercante española se seguían tradicionalmente dos sistemas para la manutención de las tripulaciones: el de administración y el de contrata. En el primero, el capitán o los oficiales de cubierta, por turno rotatorio, se encargaban de asegurar el correcto empleo de las cantidades asignadas para la alimentación, con la ayuda de un cocinero-mayordomo. Esta modalidad, poco extendida, era más propia de embarcaciones menores dedicadas a la pesca de altura o el cabotaje (ALONSO, 1978:36). En el segundo sistema, el más común, existía un Departamento de Fonda como tal, bajo la dirección de un mayordomo como el de los buques de vela. Como jefe del departamento, el mayordomo gestionaba todo el servicio que había sido subcontratado y quedaba bajo las órdenes directas del sobrecargo (en los buques en que este existía), o del primer oficial. El mayordomo se encargaba de dirigir los servicios de intendencia y tenía bajo su control a varios trabajadores, en función del tamaño y de las características del buque. Por ejemplo, si era de carga organizaba a aquellos trabajadores relacionados con la intendencia (cocineros, panaderos, reposteros, carniceros,

etcétera), mientras que en el caso de los buques de pasaje el mayordomo estaba encargado además del personal del servicio doméstico (camareros, peluqueros y otros). Para atender las necesidades de la gente embarcada, fuese tripulación o pasaje, el mayordomo recibía de la naviera una cantidad asignada previamente en el contrato. Normalmente no se limitaba a adquirir de los provisionistas los víveres y el material preciso para el buen funcionamiento del departamento, sino que también solía comprar por su propia cuenta y riesgo productos que vendía a los tripulantes e incluso a los pasajeros, instalando a bordo una especie de establecimiento comercial propio. Aunque en los vapores el mayordomo siguió siendo un elemento poderoso, como lo había sido en los veleros, su relación de confianza con el capitán podía variar al haber perdido este gran parte de su influencia en detrimento de otros elementos directivos de las navieras, entre ellos el inspector de fonda, equivalente para el ámbito de la intendencia de la figura del capitán inspector o del inspector de máquinas. Además del mayordomo, había otras categorías y oficios que tenían más relación con la hostelería que con cualquier otra aptitud marinera, aunque a la fuerza tenían que asumir una gran parte de los condicionamientos del trabajo en la mar. El Departamento de Fonda agrupaba, pues, a un número variable de personas que ocupaban puestos de escasa cualificación, ordenados según una jerarquía basada en la edad y en la experiencia en el ejercicio de su profesión<sup>453</sup>. Los más numerosos eran los camareros (primer camarero, segundo camarero, etcétera), siempre prestando servicio de atención y limpieza de las cámaras, sirviendo las comidas en los comedores, entre otras tareas.

A finales del siglo XIX, se produjo la novedad de que en los buques de pasaje de cierta envergadura se incorporaron a bordo por primera vez mujeres en categorías de camareras, limpiadoras, etcétera. No hay estudios sobre las primeras mujeres que trabajaron en buques españoles, pero uno de los trabajos de Sari Mäenpää versa sobre el trabajo femenino en los buques británicos de la compañía Cunard y, comparándolo con los escasos datos y las noticias dispersas disponibles relativas al caso español, es posible aceptar sus comentarios para aplicarlos de forma genérica. Las tareas de las mujeres a bordo estaban mal valoradas y mal pagadas, dada su consideración de trabajos domésticos vistos tradicionalmente como dominios femeninos (ya que se establecía una relación entre la domesticidad y la debilidad

---

<sup>453</sup> En la década de 1950, se les conocía popularmente como «la peste blanca», una denominación que tal vez venía de generaciones atrás (en MMB, Programa de historia oral *Veus de la Mar*, tertulia de 2 de mayo de 2013). Se trataba de trabajadores que se empleaban más horas y recibían salarios menores que en los otros departamentos, aunque en sus ingresos podían jugar un papel importante las propinas recibidas (en los buques de pasaje), si bien estas se consideraban «degradantes» (MÄENPÄÄ, 2000:246).

física). La segregación por género era clara. Hombres y mujeres trabajaban por separado: los hombres en los salones, en los fumadores, en el bar, como camareros, cocineros, etcétera. Las mujeres trabajaban directamente con el pasaje, con especial atención a niños, ancianos y enfermos, y en el servicio de habitaciones. El desarrollo de los grandes buques de pasaje, similares a grandes hoteles, creó nuevas oportunidades para las mujeres, que podían embarcarse como enfermeras, secretarias, peluqueras, doncellas, etcétera, así como en servicios como la lavandería y la limpieza. La media de edad era superior a la de los hombres en el mismo departamento. Por ejemplo, en los buques británicos la media era de 42 años para las mujeres, y de 27 para los hombres. Finalmente resulta interesante una de las principales tesis de Mäenpää: los barcos no son dominios masculinos por naturaleza, sino que lo fueron a causa de la legislación, los estereotipos sexuales y prácticas diversas que hicieron imposible a las mujeres ser aceptadas como miembros de las tripulaciones, o que su trabajo se considerase marítimo (MÄENPÄÄ, 2000:260).

Y con relación a la atención al pasaje también se incorporan a los buques profesionales nuevos, de ámbitos que nunca habían sido marineros: practicantes (que además de personal sanitario eran asistentes en asuntos higiénicos, barberos, pedicuros, etcétera), serenos (así se denominaba a los camareros que hacían servicio nocturno y atendían a los pasajeros), músicos y otros. Se trataba de profesionales cuyo trabajo no exigía la realización de estudios ni la obtención de títulos oficiales, sino la experiencia en el trabajo y la confianza de los armadores o sus representantes, en este caso el mayordomo y el Inspector de Fonda.

El cambio tecnológico que supuso la incorporación a bordo de cámaras frigoríficas, hornos, electricidad y otros equipamientos en las décadas de 1870 y 1880 volvió más fácil el trabajo de los cocineros, que además se beneficiaban de que la duración de los viajes era menor. Así, la calidad de la alimentación y las posibilidades gastronómicas aumentaron hasta igualarse bastante a las condiciones en tierra. La parte negativa es que el aumento en el número y la complejidad de las tripulaciones dificultó su trabajo en tanto que comenzó a imperar la necesidad de atender diferentes menús para diferentes clases, cada una con su comedor separado, y trabajando siempre en guardias. Por otro lado, con el desarrollo de las grandes líneas de pasaje, la cantidad y la calidad de la comida llegó a ser un elemento que marcaba la diferencia entre las malas, las buenas y las excelentes. Los pasajeros más exigentes podían

protestar por lo que consideraban una cocina mala o insuficiente, ya que esta pasaba a ser un servicio más a bordo en lugar de simple manutención<sup>454</sup>.

La consideración de los cocineros, ahora ya en plural, mejoró respecto a los viejos tiempos de la vela; se profesionalizaron, es decir, que ya no eran un marinero reciclado o que hacía funciones de cocinero por sorteo, sino que se trataba de profesionales de la hostelería, incluso con experiencia anterior en tierra, en hostales o fondas, aunque todo parece indicar que sus condiciones de trabajo y vida en la mar continuaron siendo precarias y menos apetecibles en comparación con el trabajo en tierra. En España los cocineros podían ejercer su oficio sin ninguna titulación oficial ni necesidad de formación reglada, a diferencia de lo que sucedía por ejemplo en Gran Bretaña, donde la Merchant Shipping Act de 1906 hizo obligatorio para los buques de 1.000 toneladas o más llevar a bordo un cocinero cualificado<sup>455</sup>. En España, en el marco del Congreso de Marina Mercante, celebrado del 26 al 31 de octubre de 1902 en Gijón, se sugirió que se reglamentasen las comidas y se crease un Cuerpo de Cocineros de Marina, que prestaría sus servicios en los buques de pasaje primeramente, extendiéndose después a toda la clase de buques sin distinción alguna. Sin embargo la propuesta no progresó<sup>456</sup>. Solo las compañías de pasaje más importantes se ocuparon de la formación de sus empleados. Por ejemplo, la Compañía Trasatlántica enviaba a sus cocineros a hacer prácticas en hoteles, como el Ritz de Barcelona, y hay indicios de que mantenía una escuela para cocineros en Madrid, de la que no he encontrado más noticias<sup>457</sup>. En los vapores se mantuvo la categoría más baja en la cocina, el tradicional marmitón, pero se multiplicaron los ayudantes y auxiliares más especializados, así como otros especialistas (solo en los buques de pasaje) que tenían relación directa con la cocina: carniceros, reposteros, panaderos y demás. Cuando era necesario, se incorporaba también un gambucero (despensero), encargado del control de las provisiones, aunque solo los encontramos en los buques de pasaje..

---

<sup>454</sup> Por ejemplo, en una carta para el capitán del vapor *Comillas*, fechada en Cádiz el 25 de agosto de 1871, se le transmitieron recomendaciones sobre el suministro de agua fresca y helados, y también sobre el modo servir el caldo y el cocido, que se recomendaba debía hacerse con «gallina y garbanzos de Castilla» (en MMB. Fondo Cía. Trasatlántica. 2.2.1/29. Vapor *Comillas*).

<sup>455</sup> El proceso de regulación de esta profesión fue lento. Se abrieron escuelas de formación, incluso algunas bajo los auspicios de la organización patronal Shipping Federation, y también existieron escuelas privadas, pero en realidad el reconocimiento de la cualificación de los cocineros fue recibido con rechazo, ya que la demanda súbita de cocineros titulados provocó un indeseado aumento de salarios en esta categoría (MÄENPÄÄ, 2001:39-55).

<sup>456</sup> *Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 8, 1 de febrero de 1903.

<sup>457</sup> MMB, Fondo Cía Trasatlántica. Personal. 2.2.1/14, carpeta con cartas de 1912. En el *Boletín Náutico*, núm. 134, agosto 1913, se dice que el personal destinado a los nuevos trasatlánticos *Reina Victoria Eugenia e Infanta María Cristina* hacían sus prácticas en el hotel Ritz de Madrid.

### 3.3.6 Las nuevas profesiones: la gente de máquinas

Una de las principales consecuencias de la industrialización en la Marina mercante fue el nacimiento de nuevas categorías profesionales relacionadas con la propulsión mecánica, que tuvieron que hacerse un lugar en el peculiar microcosmos de los buques mercantes. Las gentes acostumbradas a vivir al aire libre en un mundo limpio vieron con preocupación a los recién llegados, que iban a vivir bajo cubierta entre máquinas, humo y carbón. El encaje de estos nuevos profesionales no estuvo exento de conflicto, y no solo por cuestiones económicas y de estatus. En el Reino Unido esta dualidad entre gente de máquinas y gentes de cubierta se consolidó en las denominaciones cómicas de *black gang* y *bridge ornaments*, respectivamente. Conformaban grupos desligados que en algunas ocasiones acabaron siendo antagónicos, mientras que en otras ocasiones se mostraron, como se verá, solidarios en sus intereses.

Las nuevas categorías se organizaron en su propio Departamento, siguiendo un esquema jerárquico similar al ya existente en los buques de vela, parecido al establecido en todas las marinas mercantes occidentales. En cubierta y en la sala de máquinas había dos cadenas de mando distintas e impermeables, con el capitán siempre en la cúspide. En la parte alta estaban los oficiales, maquinistas formados primero en los talleres y titulados después tras un sistema de exámenes oficiales. El primer oficial era el primer maquinista o jefe de máquinas (el «*chief*» en el argot del buque, tomado del inglés «*Chief Engineer*»), equivalente casi al capitán y en conflicto, en muchas ocasiones, con él. Es la cabeza visible del Departamento de Máquinas: el personal de esta sección respondía ante él. La sala de máquinas era su territorio, y cuando el capitán y otros oficiales bajaban a la misma, lo hacían con la conciencia de entrar en un territorio que no era el suyo. Dependiendo del tonelaje del buque, a continuación se hallaban el segundo maquinista y el tercer maquinista, e incluso había un cuarto en los grandes buques de pasaje. También estaba el ayudante o alumno de máquinas, figura equivalente al agregado en el puente, que se embarcaba para hacer sus prácticas preceptivas.

Entre los oficiales y las clases subalternas de máquinas se situaba el calderero (el *donkeyman*), que era el equivalente del contramaestre pero bajo cubierta, bajo las órdenes directas del primer maquinista. El calderero ejercía la jefatura directa sobre el personal subalterno de máquinas, compuesto por fogoneros, paleros y engrasadores. Esta clase



subalterna en realidad estaba dividida en dos grupos: por un lado estaban los que sin disponer de un título ejercían un trabajo cualificado que exigía unas técnicas, unas habilidades y una experiencia previa (fogoneros y engrasadores); y por el otro estaba el grupo más bajo, la fuerza de trabajo de menor categoría y nula cualificación, que se basaba sobre todo en el esfuerzo físico (paleros). En los buques pequeños y en los primeros tiempos del vapor, las figuras del palero y del fogonero no estaban separadas, sino que se combinaban en una única figura<sup>458</sup>.

Mientras que los trabajadores de cubierta (ya fuesen oficiales o subalternos) tenían a sus espaldas cientos de años de tradición, no sucedía lo mismo con la gente de máquinas; por ello no formaron parte de la Matrícula de mar en todo el tiempo en que esta institución existió<sup>459</sup>. Esto significa que de hecho no se les consideraba gente de mar, sino terrestres embarcados. Compartían esta situación con mayordomos, mozos de cámara, cocineros e individuos de maestranza. Para navegar debían presentar su pasaporte (expedido por un año) si debían tocar puertos extranjeros o los puertos españoles de Ultramar, y presentando la cédula de vecindad si navegaban por aguas peninsulares, en conformidad a las reales órdenes de 18 de septiembre de 1848 y de 8 de mayo de 1857<sup>460</sup>. La no obligatoriedad de la Matrícula para maquinistas y fogoneros fue ratificada por una Real Orden de 29 de febrero de 1864, y cuando la Matrícula fue sustituida por la Inscripción Marítima también quedaron fuera de esta, hasta que su excepcionalidad fue suprimida, en 1885<sup>461</sup>. Eric Sager resumía muy acertadamente su peculiaridad al afirmar que fogoneros y paleros no tenían el mismo apego por sus buques que

---

<sup>458</sup> También en los ferrocarriles españoles había limpiadores, fogoneros y luego maquinistas, diferentes categorías basadas en el aprendizaje práctico, al margen de la enseñanza reglada. Un operario despierto podía ser nombrado fogonero (nombramiento que expedía el ingeniero jefe de su compañía) y luego en su carrera podía aspirar a ser nombrado maquinista (el fogonero es un auxiliar inmediato del maquinista, aunque a veces la distinción entre ambos es muy difusa). El personal de máquinas de los buques supo forzar una regulación de su trabajo mucho antes que los ferroviarios. Sobre este colectivo, véase Á. MAESTRO (2007: 91-93); y también unas interesantes descripciones en los artículos publicados en el diario *La Vanguardia* por Pablo Sans Guitart (11, 13, 15, 16 y 22 de julio de 1893).

<sup>459</sup> Los fogoneros y los paleros abundan por la sencilla razón de que no necesitan ser matriculados, pero movidos por el ejemplo de los marineros exigen salarios más crecidos que los de las marina extranjeras (en BC. JC 246-11. Juntas Provinciales de Agricultura, Industria y Comercio. 3- Informes y Servicios. 1886. Respuesta al cuestionario dirigido a los constructores de barcos de madera, de máquinas de vapor, armadores y comerciantes. Tercera pregunta).

<sup>460</sup> En BACARDÍ (1849: 630 y ss). Entre otras cosas, se les denominaba «gente de cédula» (*Reformas sociales: Información oral y escrita publicada de 1889 a 1893*. Tomo V. Información oral y escrita practicada por la Comisión de Reformas Sociales de Oviedo. Comisión Provincial de Oviedo. Sesión de 19 de octubre de 1884, 403). Sin duda, esta denominación era algo despectiva y se refería a su carácter no marineró.

<sup>461</sup> Artículo 24 del Reglamento de 1 de enero de 1885. Citado también en J. CORA (1905, 223).

habían tenido los marinos de la vela, ya que formaban parte de otra cultura y otra sensibilidad<sup>462</sup>.

Los trabajadores de máquinas en general, y las clases subalternas en especial, tenían que desarrollar su labor en condiciones muy duras: vida bajo cubierta, sin luz natural, con un calor extremo en verano y en invierno, aspirando el polvo del carbón y las cenizas en una atmósfera pobre en oxígeno, etcétera. Es significativo en este sentido que fogoneros y paleros tuviesen derecho a una ración especial de vino o aguardiente, para ayudarles a soportar el trabajo, aunque entre los marinos se justificaba popularmente como un elemento de «rehidratación»<sup>463</sup>. Además de moverse entre máquinas que a menudo explotaban, había grandes posibilidades de quemarse con el vapor y de sufrir contusiones o aplastamientos<sup>464</sup>. Y por si esto fuera poco, en caso de naufragio los obreros de la sala de máquinas tenían pocas posibilidades de escapar con vida, atrapados en las zonas bajas del buque. Naturalmente, no era comparable la situación de fogoneros y paleros con la de los oficiales de máquinas. El impacto de unas duras condiciones de trabajo bajo cubierta no era el mismo para quienes ejercían funciones directivas y de supervisión que para quienes permanecían durante horas frente a los fuegos de los hornos. Más adelante se verán con más detalle estas condiciones de trabajo.

La vida laboral del personal de máquinas era variable en su duración. Eran necesarias una gran fuerza física y resistencia en estas categorías, por lo que solían ocuparlas preferiblemente los hombres jóvenes de entre 20 y 30 años, aunque los paleros podían ser aún más jóvenes; además, el desgaste físico era grande. Si abandonaban la mar a una edad razonablemente temprana, los subalternos podían hallar en tierra una ocupación donde sus habilidades fuesen necesarias, en un contexto industrial entonces en pleno desarrollo. Mejores perspectivas tenían aún los oficiales de maquinistas, que no presentaban el desgaste

---

<sup>462</sup> En SAGER (1993:49).

<sup>463</sup> «Los fogoneros y paleros tendrán vino en ambas comidas, y una copa de aguardiente al rendir casa guardia. A los marineros se les dará el aguardiente de costumbre al llegar al primer puerto de América», en MMB. Fondo Compañía Trasatlántica, CT 2.2.5. Contrato de tripulación del vapor Santander, de 15 de abril de 1883. También en FERNÁNDEZ-CARO (1879:234-292).

<sup>464</sup> Se podrían citar muchos casos. Por ejemplo, la explosión de la caldera del vapor *Vizcaino Montañés*, el 21 de enero de 1886 en la dársena de Sestao; un fogonero literalmente desapareció, mientras que el maquinista murió a consecuencia de las heridas recibidas (citado por TORRES, 2000:65). Otro más: el estallido en un tubo en las máquinas en un vapor alemán frente a Santander, con la muerte por asfixia de un fogonero; el resto pudo escapar (en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 10, 1889, 3). Un caso británico en *The Artizan*, 1 de septiembre de 1857 (explosión de una caldera en Saltney).

físico de los trabajadores subalternos y que, a diferencia de los marinos tradicionales (que tenían sus carreras profesionales ligadas al buque), contaban con amplias posibilidades laborales en tierra e incluso podían combinar trabajos en tierra con embarques<sup>465</sup>. Para los oficiales maquinistas se abría un amplio abanico en tierra: inspectores de compañías, garantías de talleres y factorías navales<sup>466</sup>, inspectores en sociedades clasificadoras, representaciones, peritajes, etcétera<sup>467</sup>. Los maquinistas estaban plenamente formados para desempeñar todas estas actividades, especialmente por el lado práctico, aunque en algunos campos se encontraban con la competencia de otros profesionales igualmente capacitados, como eran los ingenieros industriales. En cuanto a la movilidad profesional y social, si bien como resultado de combinar formación y antigüedad podía existir una progresión para subir en el escalafón de palero a fogonero y de este a calderero, también es cierto que el paso a la clase de maquinistas no se basaba únicamente en la experiencia, sino que requería, como se verá más adelante, una formación teórica y la superación de un conjunto de exámenes<sup>468</sup>. Aun así, no resultaba imposible esta progresión, más fácil seguramente que en la del caso de la gente de cubierta.

Este es el ambiente y las circunstancias en el que se desenvolvía el trabajo de la gente de máquinas, categorías diversas que formaban un auténtico equipo: maquinista, fogonero y palero eran solidarios en el trabajo y complementarios en el objetivo de mover la máquina: sin la colaboración de estas tres figuras no había movimiento. Presentaré cada una de las categorías, comenzando con el cuerpo de maquinistas navales.

### **Los maquinistas navales: del taller a la sala de máquinas**

Los inicios de la formación de la clase de los primeros maquinistas navales apenas han sido estudiados. En Estados Unidos y en Gran Bretaña los primeros maquinistas empezaron a

---

<sup>465</sup> En su estudio sobre los maquinistas en la Marina británica, Kennerly señalaba que en la segunda mitad del siglo XX su carrera embarcada era más corta que la de los oficiales de puente, y creía que sucedía lo mismo en períodos más tempranos (KENNERLY, 2007:186).

<sup>466</sup> Las garantías de una factoría son los ingenieros o maquinistas que hacen el seguimiento del proceso de instalación de una máquina o un motor a bordo de un buque y participan en todas las pruebas de mar que se realizan, realizando aquellos ajustes que resulten necesarios.

<sup>467</sup> Sobre la posibilidad de acceder al cargo de perito inspector de buques mercantes, los maquinistas protestaban porque, en la lista de profesiones que podían opositar a las plazas (según Real Decreto de 15 de abril de 1911), ocupaban el último lugar, y además se les exigían siete años de embarco. Véase *El maquinista naval*, núm. 183, 1 de mayo de 1911.

<sup>468</sup> En el ferrocarril, la experiencia y la antigüedad tenían más peso para dar el paso de ayudante y fogonero (GAGO, 2006:8-9). Debe recordarse que en los trenes el fogonero era a la vez el palero.

desarrollar su trabajo a bordo de buques hacia el 1800, y comenzaron a suministrar profesionales a otros países donde el vapor se estaba implantando con mayor lentitud, tanto en las marinas mercantes como en las de guerra<sup>469</sup>. Generalmente, el personal de máquinas era suministrado por los propios fabricantes de la planta propulsora: maquinistas, fogoneros y paleros que se embarcaban por un par de viajes hasta comprobar que la máquina funcionaba correctamente. Algunos de ellos decidían permanecer a bordo (GRIFFITHS, 1997:132-139; KENNERLEY, 2006b:4). En las primeras décadas de la navegación de vapor en España, los maquinistas eran, en su mayoría, británicos, y disponían de un cierto monopolio de la actividad<sup>470</sup>. Antonio de la Vega, en su tesis sobre los maquinistas de la Armada, citaba una carta de Vallarino de 1 de enero de 1840, donde reconocía que:

*Nunca me fue posible hacerles explicar a los discípulos españoles la menor cosa, suponiendo que para aprender se necesitaban muchos años de prácticas [...]. Observaba que cuando necesitaban examinar alguna pieza, tubo o llave, bien para cerciorarse de su buen estado o para su composición, trataban de echar a todos los españoles de la cámara de máquinas para que no vieses nada. Si entonces bajaba yo y les exigía que dejasen ver a los aprendices [...] dejaban el trabajo para otra hora suponiendo que les fallaba tal o cual cosa para la operación<sup>471</sup>.*

Ellos fueron sin duda los primeros en introducir una técnica utilizada hasta hace algunos años en las salas de máquinas: el maquinista se cubría con una manta cuando realizaba ciertas manipulaciones con los aparatos reguladores de las máquinas o para hacer ciertos cálculos, de forma que nadie podía descubrir sus pequeños trucos, a veces fundamentales para obtener un óptimo rendimiento de las máquinas<sup>472</sup>. En todo caso, los británicos eran un elemento extraño entre el colectivo de trabajadores autóctonos.

La resistencia a compartir el conocimiento no impidió que, finalmente, a semejanza de lo que sucedía en otros ámbitos del desarrollo industrial, gracias al movimiento de estos técnicos se

---

<sup>469</sup> El primer buque de vapor se incorporó a la Armada española con motivo de la primera guerra carlista, en septiembre de 1834. Se trataba del *Isabel II* (ex *Royal William*). Dos meses después se incorporó el *Reina Gobernadora* (ex *Royal Tar*). Ambos buques fueron fletados, armados y luego devueltos. Llegaron y marcharon dotados con maquinistas británicos.

<sup>470</sup> La lengua inglesa era la «oficial» en todo lo referente a las máquinas. En un expediente de la Compañía Trasatlántica de 1867 encontramos un informe del maquinista George Taylor redactado en inglés, acompañado de diversos formularios impresos bilingües en castellano e inglés sobre artículos de consumo de la máquina y calderas, inventario de herramientas, piezas de recambio, etcétera (en MMB, Fondo de la Cia. Trasatlántica, 2.1.1/43 Vapor *Infanta Isabel*. (1862-1867) s/n.

<sup>471</sup> En VEGA (2009:36).

<sup>472</sup> Múltiples referencias a esta práctica en las décadas de 1960 y 1970 han sido recogidos en testimonios de maquinistas incluidos en el programa de historia oral *Veus de la Mar*, del Museo Marítimo de Barcelona.

produjese una transferencia tecnológica entre el Reino Unido y otros puntos del globo, y que su presencia fuese fundamental para la formación de una clase autóctona de maquinistas<sup>473</sup>. Los maquinistas españoles recogieron el testigo y ejercieron un papel modernizador y difusor de la técnica y la industria, como también lo hicieron los ingenieros industriales y los trabajadores de otros sectores profesionales vinculados a la ciencia y la técnica<sup>474</sup>. Además, tal como habían hecho los oficiales de puente, los maquinistas navales jugaron su papel en la transformación del sistema productivo y la consolidación de nuevos sistemas de trabajo.

En el desarrollo de la marina de vapor española (tanto la mercante como la militar) y también en la formación de las primeras generaciones de maquinistas autóctonos jugó un papel importante una empresa catalana, la Sociedad Talleres Nuevo Vulcano, que en 1844 formaba ya a promociones de maquinistas, tanto en su factoría como a bordo de los barcos de la casa madre, la naviera Sociedad de Navegación e Industria. Muchos operarios empezaban como aprendices y acababan como maquinistas, tras pasar por un proceso de formación en la propia empresa. En el argot de la profesión se les denominaba «practicones»<sup>475</sup>. Aquel taller, el Vulcano, representaba en aquellos años, una de las pocas fuentes de experiencia en maquinaria y navegación de vapor en España. Incluso se planteó la creación en la propia factoría de una escuela de maquinistas, en la cual los alumnos recibirían una formación equivalente a la de un ingeniero industrial. Es probable que algunos maquinistas asistiesen también a clases nocturnas en la Escuela Industrial de Barcelona, creada en 1851. Parece que a partir de 1868 se impartieron clases o conferencias para obreros, pero se trata de una actividad que no debió de durar mucho y, en todo caso, se ignora si los maquinistas formaban parte de los asistentes a esas actividades<sup>476</sup>. En paralelo hubo otro proyecto (que fracasó) de

---

<sup>473</sup> Véase el paralelismo con relación a la industria metalúrgica y mecánica en RAVEUX (1994). Para otros ejemplos de técnicos extranjeros en diversos sectores, pueden encontrarse referencias dispersas en GARRABOU (1982). Como señalaba Antonio de la Vega en otro lugar, «el maquinista era inglés, protestante, trabajador manual y remunerado. Frente a la ortodoxia imperante era evidentemente heterodoxo, frente a la tradición y a los marinos española era renovador y extranjero. Frente a la fe representaba la razón, la ciencia racionalista abierta al libre examen» (VEGA, 1989:74).

<sup>474</sup> GARRABOU (1982:295) llamaba la atención sobre la contradictoria situación de una profesión (los ingenieros industriales) que se proclamaba independiente, pero que en la práctica tenía una gran parte de sus miembros asimilados a la patronal y otros que aspiraban a fundirse con ella, pese a su condición de asalariados, y todos ellos sumergidos en la ideología de las clases dominantes. Por los datos manejados, no era este el caso de los maquinistas navales.

<sup>475</sup> En VEGA (1989:74). Según Santiago Riera (RIERA, 1993:184), la empresa se proponía desde sus inicios formar maquinistas y fogoneros para sustituir a los ingleses (cita la memoria de la empresa Navegación e Industria correspondiente a 1844).

<sup>476</sup> En GARRABOU (1982:285-286). La relación entre los maquinistas navales y la Escuela Industrial queda abierta a nuevas investigaciones.

establecer, también en la Vulcano de Barcelona, una escuela de maquinistas para la Armada, donde debían instruirse 12 alumnos por promoción y en la que se esperaba que los aprendices recibiesen una formación similar a la de un ingeniero industrial<sup>477</sup>. No es sorprendente que, cuando en noviembre de 1850 se inauguró la Escuela de Maquinistas de la Armada, en Ferrol, los primeros candidatos fuesen todos catalanes, ya que era básicamente en Barcelona donde se estaba desarrollando la nueva tecnología.

Al margen de los Talleres Nuevo Vulcano, los futuros maquinistas navales españoles podían dar sus primeros pasos en otros talleres: en Barcelona (La Barcelonesa, Valentín Esparó o luego La Maquinista Terrestre y Marítima, Alexander Hermanos), Sevilla (Portilla White), Gerona (Planas), Valencia (La Primitiva Valenciana), Madrid (Bonaplata y Sanford), Bilbao (Cortina), Zaragoza y Bilbao (Averly), Santander (Dóriga), Ortuella (Ibarra), Gijón (Ortueta), etcétera<sup>478</sup>. Se formaban en el manejo de las máquinas, pero la experiencia previa que desarrollaban en tierra no les preparaba en absoluto para el trabajo en un buque, en condiciones totalmente diferentes a las que existían en tierra. Baste citar solamente tres particularidades, entre muchas otras, que definen una especial dificultad en el trabajo y, con ello, una mayor especialización y un superior nivel de conocimientos y de formación respecto a un maquinista terrestre. La primera: que la máquina estaba instalada en un lugar que se movía constantemente, lo que alteraba su funcionamiento. La segunda: que el suministro de agua dulce era limitado, lo que obligaba a usar agua salada, fuente constante de explosiones y averías; este problema no se resolvió hasta la aplicación del condensador de agua de circuito cerrado. Y la tercera: que una avería que en tierra se resolvía parando la máquina y con ella una parte de la fábrica, para realizar las reparaciones necesarias con los medios habituales, en la mar suponía dejar el buque a merced de las olas, inmovilizado, y además exigía resolver el problema con los medios y las herramientas disponibles a bordo. Debe matizarse que no era lo mismo el trabajo de un maquinista implicado en la navegación de altura que uno inscrito en la de cabotaje, ya que las diferencias eran notables. El maquinista que navegaba en rutas de cabotaje tenía que enfrentar situaciones menos complejas. Se les llegaba a considerar meros

---

<sup>477</sup> En VEGA (2009:38 y 77). Hacía referencia a una carta de Jerónimo Merelo, gerente de Navegación e Industria, de 1844, en la que indicaba que la empresa había iniciado la formación de maquinistas a partir de sus propios fogoneros y que había resultado un fracaso rotundo. Únicamente habían conseguido formar maquinistas españoles con aquellos que habían aprendido la profesión en los talleres de construcción de máquinas (por ejemplo, los Talleres Nuevo Vulcano, en el puerto de Barcelona) y después practicando su manejo a bordo. Sobre el proyecto de escuela véase también ALFARO (2007:74-83) y RIERA (1993).

<sup>478</sup> En GONZÁLEZ (1955:73-75).

conductores, ya que la facilidad de llegar a puerto y realizar las reparaciones convenientes hacía innecesario en gran parte que el encargado de la máquina fuese «un verdadero maquinista en la acepción completa de la palabra»<sup>479</sup>.

En auxilio de los «practicones» venían los escasos manuales publicados sobre la materia, traducciones de libros ingleses en su mayoría; por ejemplo, el libro de Thomas Tredgold, *Tratado de las máquinas de vapor*, traducido y publicado por Jerónimo de la Escosura en Madrid en 1831. Probablemente el primer texto escrito directamente en español fue la *Descripción de las máquinas de vapor y de sus importantes aplicaciones*, del teniente de navío Juan José Martínez Tacón, que había estudiado embarcaciones de vapor en Estados Unidos como comisionado inspector de una draga de vapor destinada al puerto de La Habana. Este libro apareció en 1835<sup>480</sup>. En la Escuela de Maquinistas de la Armada, a mediados del siglo XIX, se utilizaban como libros de texto el *Dictionnaire de la marine de vapeur*, de Mr. de Paris; *Marine Steam Engine*, de Thomas Main; *Breve idea de las máquinas de vapor y de su aplicación a la navegación*, del capitán de navío Francisco de Chacón<sup>481</sup>; y *Tratado de las máquinas de vapor*, de José de Carranza y Echevarria, publicado en 1857.

Los maquinistas no tenían los antecedentes, el *background* que habían tenido tradicionalmente los marinos, en muchas ocasiones hijos y nietos de matriculados, o simplemente vinculados a la mar a través de una cierta tradición. Coincidió con Valerie Burton cuando insiste en que el acceso tradicional a la profesión de marino por medio de un proceso de enseñanza y exámenes indicaba ya una limitación en cuanto al acceso a la misma para una cierta clase social con capacidad económica para soportar los años de estudios, pagar las tasas de exámenes, financiar los viajes de prácticas, etcétera, por no hablar de una necesaria educación previa al acceso a las escuelas de náutica. Pero no solo son importantes las barreras económicas, también la diferente base social y las expectativas respecto al reclutamiento, la enseñanza y las perspectivas profesionales. En el caso de los maquinistas navales, la procedencia y los antecedentes son diferentes, como lo fue también su comportamiento desde el punto de vista del estatus social y de la conciencia de clase<sup>482</sup>. Ellos eran nuevos en la mar y por ello el proceso de ingreso en la profesión de los maquinistas era diferente del seguido

---

<sup>479</sup> *Boletín del Círculo de Maquinistas de la Armada*, núm. 1, 15 de noviembre de 1872, 7.

<sup>480</sup> En VEGA (1989:74-75).

<sup>481</sup> En VEGA (2005:108).

<sup>482</sup> En BURTON (1990:109-110).

por los oficiales náuticos. A diferencia de los pilotos, que habían llegado a la mar directamente desde la escuela a una edad relativamente temprana, los maquinistas se formaban y trabajaban en tierra durante un período más largo. Hacia los 21 años de edad podían haber completado su aprendizaje, pero luego tenían que acumular tiempo de práctica para poder acceder a los exámenes preceptivos, como se verá. Según Kennerly, llevaba unos 12 años producir un maquinista naval totalmente cualificado, en un proceso que debía de ser muy similar en España<sup>483</sup>. La carrera de maquinista ofrecía la posibilidad de promoción social mediante el estudio y el trabajo, desde el puesto más bajo en el taller hasta un puesto de oficial a bordo de un buque.

La función básica de los maquinistas a bordo era el manejo y el mantenimiento de las máquinas propulsoras de los buques y de las auxiliares de los mismos. A lo largo de los años se pasó de la máquina de vapor a otros dispositivos, como los motores de gas, los motores de explosión interna, los motores diésel y las turbinas. El maquinista debía conocer perfectamente la composición y el funcionamiento de las máquinas, de modo que pudiese desmontarla y armarla, limpiarla, corregir sus defectos y reparar sus averías.<sup>484</sup> Su trabajo era una combinación de conocimientos adquiridos y experiencia, pero también de instinto, ya que trabajaban con todos los sentidos: el oído para percibir vibraciones o problemas de funcionamiento, el tacto para valorar temperaturas y vibraciones, el olfato para detectar variaciones en la combustión o en el estado del aceite, e incluso el gusto, ya que a menudo probaban el aceite para considerar su estado.

Desde la entrada en funcionamiento del primer vapor en 1817 hasta el decreto de 1877, un total de 60 años, la profesión de maquinista estuvo desregulada en España, ubicada fuera de la Matrícula y sometida al único criterio de la confianza del armador en un mercado de trabajo totalmente libre. En los contratos a veces aparecían, junto con la indicación del sueldo; y en otras ocasiones el contrato decía: «maquinistas, mayordomos, cocineros y camareros según convenio particular con la dirección»<sup>485</sup>. El punto de inflexión en el desarrollo de esta profesión en España lo marcó la publicación del Real Decreto de 23 de enero de 1877 sobre

---

<sup>483</sup> En KENNERLY (2008:203-204).

<sup>484</sup> Más detalles sobre las responsabilidades de un maquinista naval y los conocimientos necesarios para ejercer su trabajo en MOLINAS (1879) o en BARRERA (1892).

<sup>485</sup> AHPB. Escribanía de Marina. Pedro María Fortuny. Protocolo núm. 108 Contrata de la tripulación del vapor *Europa*, de 31 de enero de 1859, capitán Francisco Carbonell Suñol. Viaje a Cádiz, Puerto Rico y Habana. También señala que «los fogonistas según contratas extendidas ante el Sr. Cónsul de S. M. en Marsella».



Maquinistas en Buques de Comercio, que establecía las condiciones de embarque de los mismos y que fue la primera norma reguladora de la situación de estos profesionales. Este decreto significó el nacimiento oficial de la profesión de maquinista en España y, con algunas modificaciones y reformas, constituyó la base de la regulación de esta clase<sup>486</sup>. Según el preámbulo del Decreto, lo que había provocado su promulgación eran básicamente motivos de seguridad, ya que según se declaraba la mayor parte de los siniestros marítimos se producían por avería de las máquinas y por la impericia y el descuido de los maquinistas: «En defensa del interés general el Estado debía intervenir, y aunque los armadores eran libres para contratar el personal que juzgase más conveniente, no se podía permitir que embarcasen maquinistas que fuesen un peligro para la seguridad en perjuicio del público, cuya vida e intereses están afectados directamente». Por ello el Estado debía regular la idoneidad de los maquinistas y asegurar que se embarcaban en número suficiente y con la preparación necesaria. Por eso, entre otras cosas, la ley establecía el número y la categoría de los maquinistas navales que debían embarcarse en vapores españoles según el tipo de navegación y la potencia de la máquina, así como las condiciones necesarias para ser nombrado segundo maquinista, primera titulación oficial posible:

*Ser español y haber cumplido 21 años, acreditar buena vida y costumbres, y haber navegado en un vapor, formando parte del personal de máquinas, y haber trabajado como operario ajustador, herrero o calderero, en un taller de construcción de máquinas de vapor, siempre que el tiempo de navegación más el de operario sea de cuatro años, y que de ellos cuente por lo menos con uno de navegación y uno de operario.*

Los certificados correspondientes eran suministrados por las autoridades de Marina o por los talleres donde se habían realizado las prácticas. La suficiencia para obtener el nombramiento de Maquinista de Segunda Clase debía probarse en un examen con arreglo a un programa adjunto al decreto. Para alcanzar el nivel superior, de Maquinista de Primera Clase, se precisaba haber navegado un año con nombramiento de segundo maquinista y posteriormente aprobar un nuevo examen ajustado al programa también adjunto. Los exámenes se realizaban en las capitales de los Departamentos (Cartagena, Cádiz y Ferrol) o en los Apostaderos (Comandancias en puntos apartados y dependientes de la metrópoli) cuatro veces al año (en enero, abril, julio y octubre) y siempre ante las autoridades de la Marina de guerra.

---

<sup>486</sup> Véase el reglamento y otras disposiciones en RODRÍGUEZ (1915:333-362).

Quienes desempeñaban ya los puestos de maquinista antes de la publicación del reglamento o tenían nombramientos de la Armada podían solicitar un certificado de habilitación. La norma establecía plazos, condiciones y equiparaciones, con el ánimo de regular la situación previa en todos los casos posibles. El primer examen de maquinista naval se celebró el 17 de julio de 1877 en el Arsenal de La Carraca, en Cádiz, y el primero de la promoción, que salió con nombramiento de Segundo Maquinista (el reglamento establecía un año de práctica antes de permitir el acceso al título de Primer Maquinista) fue el catalán Antonio Genescá Corominas, quien recibió su título con fecha 23 de julio de 1877; poco más de un año después pudo acceder a la categoría de Primer Maquinista<sup>487</sup>.

Es significativa la comparación de la situación de los maquinistas navales con la de los ingenieros industriales, cuya carrera profesional nació con otro Real Decreto de 4 de septiembre de 1850, que creaba el título de Ingeniero Industrial e institucionalizaba las escuelas industriales con estudios en tres niveles (elemental, de ampliación y superior), aunque en 1858 se concentraron en un currículum exclusivo para obtener el título de ingeniero<sup>488</sup>. Para ingresar en estas escuelas era necesario, desde 1858, estar en posesión del título de Bachillerato, bajo el argumento de que:

*En todas las carreras superiores se exige como precedente necesario el grado de Bachiller en artes admitido ya que los conocimientos que este título presupone son indispensables al hombre culto e ilustrado, era consiguiente exigirlos a cuantos se consagran a las profesiones científicas, llámense Facultades, llámense carreras especiales<sup>489</sup>.*

Los maquinistas navales no consiguieron disponer de estudios reglados hasta 1915, y por ello tenían únicamente programas de asignaturas de las que los candidatos debían examinarse<sup>490</sup>. La carrera de maquinista naval no se consideró, pues, equiparada a un estudio superior sino que era situada al nivel de un oficio, si bien altamente cualificado. Es un problema similar al ya visto con los oficiales náuticos, en el sentido de que no se consideraban carreras superiores. Por el contrario, en la formación de los maquinistas navales se valoraban a la vez los conocimientos teóricos con una fuerte exigencia práctica (fundamentales ambos, ya que el maquinista quedaba solo ante el peligro si tenía problemas a bordo), mientras que era muy

---

<sup>487</sup> En ROBLES (2003:28 y 40-55).

<sup>488</sup> En LUSA (1996:1-39).

<sup>489</sup> En GARRABOU (1982:45).

<sup>490</sup> Real Orden de 30 de mayo de 1915.

generalizada la queja de que los ingenieros industriales carecían de experiencia práctica, por mucho que su formación teórica fuera muy sólida (GARRABOU, 1982:55-62)<sup>491</sup>.

Precisamente la lucha por la equiparación de los estudios de puente y máquinas con otras titulaciones superiores fue una constante durante décadas, ya que mantenía a los marinos en una situación de inferioridad respecto a otros profesionales, como los médicos, los abogados y la mayor parte de las profesiones liberales, y por tanto situaba a sus titulados en un estatus social más bajo. A partir de la regulación oficial del papel que habían de jugar los maquinistas, cristalizaron algunos conflictos que se habían gestado en el pasado, como eran el encaje de la gente de máquinas en el esquema jerárquico de los buques, la presencia de maquinistas extranjeros, la idoneidad de la formación y otros. A lo largo del texto analizaré los principales aspectos y puntos de conflicto.

El Reglamento de 1877 tuvo validez durante décadas, ya que fue refrendado en una norma de 1885 sin apenas modificaciones de importancia, y completado con el artículo 631.º del Novísimo Código de Comercio de 1885; el primer Código de Comercio, de 1829, no había incluido mención alguna a la gente de máquinas. El artículo 631 señalaba claramente que los maquinistas debían ser considerados como oficiales de la nave y definía de forma superficial las obligaciones de los maquinistas, su posición (inferior jerárquicamente al capitán) y la obligatoriedad de que llevaran un cuaderno de máquinas (equivalente en la sala de máquinas al cuaderno de bitácora que se llevaba en el puente). Recogía alguna cuestión más, pero en general se trataba de disposiciones que definían de forma muy superficial esta clase profesional. La siguiente modificación, más profunda, tardó aún unos cuantos años: se trata de la publicación del Reglamento de Maquinistas Navales de la Marina Mercante, fechado el 2 de noviembre de 1925, y que derogó toda la legislación pertinente anterior.

---

<sup>491</sup> «Pero no se olvide que las verdaderas escuelas de aprendizaje están en los grandes establecimientos y talleres industriales; en ellos se forman los buenos operarios, y de estos salen los contra maestros de taller y los maquinistas para los buques; es en vano crear cátedras sin este poderoso auxilio: si al principio serían muy concurridas, no concluiría el curso sin verse desiertas, porque no ofrecerían aliciente bastante para atraer á la juventud» (en CONSEJO SUPERIOR DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO, 1879: 30).

## La formación de los maquinistas navales

Ya se ha expuesto que el acceso a la profesión pasaba por una formación práctica en talleres o en buques y por un proceso posterior de estudio y exámenes sobre un programa teórico que la autoridad de Marina señalaba en el Decreto. ¿Recibían los maquinistas una formación suficiente para ejercer su responsabilidad a bordo? Esta pregunta fue constante a lo largo de las décadas siguientes a la publicación del Decreto de 1877. Y uno de los argumentos recurrentes esgrimidos por la patronal contra los maquinistas en el marco de diferentes conflictos era que estos profesionales carecían del nivel de formación necesario:

*Es indudable que su instrucción deja aún mucho que desear [...]. Muchos armadores, por motivos prácticos, patrióticos o de cercanía, los han empleado pero se han visto precisados a renunciar por lo costoso en el consumo y conservación, o por las reparaciones. Nótase escasa suficiencia científica y falta de práctica. Los hay buenos, pero en corto número<sup>492</sup>.*

Formados en el trabajo diario y en la experiencia acumulada, los maquinistas eran plenamente conscientes de que debían adquirir una formación suficiente y además distintiva de su estatus frente a la etiqueta de «practicones». Ya se ha señalado que la Asociación de Maquinistas Navales puso en marcha una escuela no oficial para la formación de sus asociados, como preparación a los exámenes oficiales<sup>493</sup>. Hay noticias de otras escuelas particulares similares. Por ejemplo, en agosto de 1895 se hablaba de que la Asociación Católica de Escuelas y Círculos de Obreros había tomado a su cargo la tarea de fundar y mantener en Santander una escuela gratuita para la instrucción y práctica que exigía el programa de maquinistas navales aprobado por Real Orden de 17 de abril de 1891; los únicos requisitos para los alumnos eran tener 15 años cumplidos, saber multiplicar y dividir, y ser socio o pariente de un socio del Círculo Católico de Obreros de Santander<sup>494</sup>. La más destacada era la escuela de maquinistas que tenía la Compañía Trasatlántica Española en Cádiz, bajo la dirección del teniente de navío

---

<sup>492</sup> ASOCIACIÓN DE NAVIEROS Y CONSIGNATARIOS DE BARCELONA (1879: 127-128 y 130. Con este argumento se justificaban, entre otras cosas, el empleo de maquinistas extranjeros durante el proceso de la lucha por la reserva de trabajo para los españoles y la sustitución de maquinistas extranjeros por aquellos, con argumentos como: «Existen además, por desgracia, asociaciones de maquinistas inhábiles que tratan de imponerse sin reunir los requisitos indispensables, siendo, por lo tanto, una verdadera calamidad para los armadores de buques mercantes de vapor, toda vez que su inaptitud irroga perjuicios graves, tanto en el consumo de carbón, como en la duración de las calderas y máquinas en general» (en *Información*, respuesta de la Junta Provincia de Agricultura, Industria y Comercio de Gerona, 350).

<sup>493</sup> ROBLES (1996:28-30), quien sin embargo no puede concretar la fecha.

<sup>494</sup> *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 164, 30 de agosto de 1895, 630.

Eugenio Agacino<sup>495</sup>. Por su parte, la patronal naviera, reunida en un congreso en febrero de 1886, también manifestaba la necesidad de crear escuelas de maquinistas bajo la supervisión de un futuro Ministerio de Comercio<sup>496</sup>.

Los aspirantes a maquinistas tenían que aprobar el temario recogido en el Decreto de 1877, pero precisamente por tratarse del momento de máximo desarrollo de las máquinas y, por tanto, de importantes avances tecnológicos (máquina de triple y cuádruple expansión, electricidad, aparatos hidráulicos, etcétera), se hizo necesario ampliar la base de conocimientos teóricos exigibles. La reforma vino de una Real Orden de 17 de abril de 1891, que establecía las materias de las que debían ser examinados los aspirantes a maquinistas navales, en el denominado «Nuevo Programa». Es significativa la justificación contenida en su preámbulo:

*El rápido progreso que ha impreso a las máquinas aplicadas a la navegación, las altas tensiones con que hoy trabajan los generadores, y la multiplicidad de aparatos eléctricos e hidráulicos que a usos diferentes se aplican en los vapores mercantes modernos, imponen como necesidad ineludible el mejoramiento en la instrucción del personal de Maquinistas a quien compete en primer término su utilización y manejo. No basta el esfuerzo aislado e individual para conseguir el fin que se persigue; necesitase que la legislación acuda a poner remedio a ese mal, empezando por ampliar la base de conocimientos científicos que todos deben adquirir para que el título de tal maquinista naval sea garantía suficiente de competencia y acierto en el difícil manejo y entretenimiento de los costosos y complicados aparatos que hoy ya llevan los vapores de nuestra Marina mercante. En las consideraciones ligeramente apuntadas se inspira la redacción del unido Programa de exámenes que no es más que el primer paso dado en el camino de las reformas que se necesitan emprender con mano firme y vigorosa para que la profesión del Maquinista alcance la importancia y significación a que la conduce el constante adelantamiento de la mecánica.*

---

<sup>495</sup> *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 59, 20 de junio de 1891, 5. Desconozco la fecha de fundación de esta escuela (pero sin duda es posterior a la construcción del astillero de Matagorda en 1878), pero consta que en 1891 tenía 17 alumnos, algunos de ellos en posesión ya de la titulación. En este artículo se hace una descripción de la escuela. En otro lugar se dice que «con valiosos sacrificios y esmerada enseñanza, ha creado un cuerpo de maquinistas, tan eminentemente científico e idóneo» (en S. VÁZQUEZ, 1897: 129-131). Según Soto, citando a Isidro de Villota, hacia 1908 ya habían pasado por la escuela más de 170 alumnos (SOTO, 1989:221-222)

<sup>496</sup> *Congreso de Navieros y Consignatarios Españoles*. Folleto escrito por Manuel Zapatero y García, Secretario de dicho Congreso. Madrid, Imprenta y Estenotipia de *El Liberal*, 1886. El Congreso se reunió en Salón del Congreso de los Diputados, entre los días 2 y 6 de febrero de 1886, con representación de navieros de Sevilla, Bilbao, Santander, Gijón, Pasajes, Cádiz, Valencia, Cartagena, representantes de la Junta de la Marina Mercante y de la Compañía Trasatlántica. Es destacable que en la lista no conste ningún naviero catalán al margen de la Compañía Trasatlántica. Sobre las escuelas en Gran Bretaña en los siglos XVII y XVIII véase DAVIES (2012:118-121) y KENNERLY (2008:190-191).

Una vez presentado el programa para segundos y primeros maquinistas, una disposición adicional preveía que los maquinistas navales con título adquirido anteriormente a la fecha de ese programa podían someterse a examen con sujeción al nuevo, con el fin de hacer constar en su antiguo nombramiento esta circunstancia, lo que equivalía a una reválida. Sin embargo, para conseguir esta convalidación, además de superar la prueba debían acreditar documentalmente el haber navegado en buques dotados de máquina de triple o cuádruple expansión, y justificar el haber manejando estas máquinas durante, como mínimo, un año<sup>497</sup>.

La necesidad de dotar a los maquinistas de una sólida formación técnica y científica se manifestó también en la aparición, en el último cuarto del siglo XIX, de nuevas obras de referencia, escritas ahora directamente por españoles. Una obra fundamental fue la de Juan A. Molinas, un libro de bolsillo muy asequible que seguía y desarrollaba punto por punto el cuestionario de los exámenes. Se publicó en 1879 con el título de *El maquinista naval*, y en 1889 fue reeditado incorporando los avances producidos en la materia, y que se acercaban mucho a lo que exigirá poco después el Nuevo Programa. El autor era un ingeniero industrial que trabajaba en la construcción de máquinas para la Armada en la Maquinista Terrestre y Marítima y que fue presidente de la Asociación de Ingenieros Industriales de Barcelona (LUSA Y ROCA, 2005:36). En su prólogo, el catedrático de la escuela de ingenieros mecánicos de Barcelona, Luis Canalda, no vacilaba en señalar como un problema la falta de nociones teóricas entre los operarios que se dedicaban a la construcción y el manejo de estas máquinas:

*El conocimiento de los diversos órganos de una máquina y sus funciones inmediatas, que pueden adquirirse por la práctica de los talleres, es, en efecto, insuficiente para dirigir con éxito una máquina de vapor; siendo lo principal en este caso, el darse cuenta clara de los fenómenos físico-mecánicos que en la misma se verifican, lo que exige conocer su teoría. Solo el que posee ideas exactas del modo de operar el fluido motor, podrá dirigir una máquina con acierto. La profesión del Maquinista naval es entre todas las que tienen por objeto la práctica y conducción de nuestra máquinas, la que exige mayores condiciones de idoneidad y aptitud, por la responsabilidad y trascendencia de dicho cargo, que desempeñado con impericia, puede dar ocasión a lamentables siniestros, que ponen en peligro la seguridad individual y los mas caros intereses*<sup>498</sup>.

---

<sup>497</sup> *Revista de Navegación y Comercio*, núm. XLVII, 20 de febrero de 1891, 2-4. Artículo de Ricart Giralt.

<sup>498</sup> Reproducido también en «Sobre los maquinistas navales», *Revista de Navegación y Comercio*, núm. LVIII, 10 de junio de 1891, 1-3. Por otro lado, ROBLES (1993:42) dice que Genescá tradujo hacia 1878 el manual *Hand-book Reeds Engineers* (no localizado). Más tarde, en 1885, tradujo también la obra *Marine Steam Engine* (tal vez se refiera a la *Marine Steam Engine. A treatise for Engineering Students, Young Engineers and officers of the Royal Navy and Mercantile marine*, publicado en 1898 por Richard Sennet y Henry J. Oran). En la *Revista General de la Marina Militar y Mercante Española*, núm. 54, 28 de febrero de 1895, en un comentario al nuevo

Otros manuales eran el *Curso de máquinas de vapor*, del ingeniero naval Gustavo Fernández Rodríguez (1879), obra de texto de la Escuela Naval<sup>499</sup>, y el libro de Santiago Barrera Bodet *Guía de los aspirantes a maquinistas navales, arreglada al nuevo programa oficial* (1892). Con estos útiles a su alcance, aunque sin escuelas oficiales, los maquinistas podían autoformarse y avanzar en la promoción profesional en su carrera, donde el nivel de exigencia podía compararse con el necesario para la formación teórica de los pilotos. Así, el siguiente programa de exámenes para maquinista, aprobado por Orden de 17 de junio de 1901, era realmente mucho más complejo y abarcaba, entre otras, materias como álgebra, aritmética y mecánica. No en vano empezaba ya a alzarse alguna voz pidiendo la equiparación total entre maquinistas y náuticos:

*¿Acaso el Maquinista es algún ser olvidado por la sociedad, que se niega el derecho de certificar sus estudios en nuestros Centros docentes como lo hacen las demás carreras? El Piloto y el maquinista mercantes deben estar educados en una misma escuela; es decir, deben existir escuelas especiales para los estudios de Marina; pues si el náutico cursa matemáticas en un centro de enseñanza, el Maquinista necesita tantas como éste y no veo el motivo de negarle importancia a su carrera<sup>500</sup>.*

Sin embargo, no fue hasta el 8 de mayo de 1915 cuando un Real Decreto estipuló que los estudios de máquinas navales debían ser incluidos en la enseñanza náutica oficial, de forma que el programa de exámenes pasó a ser realmente un plan de estudios. Y todavía tuvieron que pasar algunos años más hasta que el Real Decreto de 6 de junio de 1924 hizo que la carrera de los maquinistas adquiriera oficialmente el mismo nivel que la de los oficiales de cubierta o puente. Con esto los maquinistas dejaron de ser trabajadores cualificados equiparados a bordo a la categoría de oficiales para ser plenamente considerados oficiales con el mismo nivel y categoría que los náuticos. Este proceso no estuvo exento de conflictos, ya que hubo una resistencia constante por parte de los pilotos a reconocer esta equivalencia y el valor social de la profesión de maquinistas:

*Algunos capitanes no han tenido el tacto de conocer al maquinista, que han confundido con el fogonero y aun con el marinero, no guardándole las consideraciones que se deben a un ser*

---

libro de Juan A. Molinas Soler, ingeniero de la MTM, *El maquinista naval*, se dice que este autor tradujo al castellano el *Hand-book* de Thomas Reed.

<sup>499</sup> RICART (1891a) dice de la obra de Fernández Rodríguez que era de carácter muy científico y solo al alcance de los maquinistas que poseyeran algunos conocimientos de matemáticas y de física.

<sup>500</sup> En MORENO MIRANDA (1901: 430).

*instruido, y a ello ha podido contribuir el traje o hábito de operario que forzosamente se ve obligado a usar en el ejercicio de su profesión; hoy quizás será más respetado sabiendo que se adorna con un nombramiento que no es menos difícil de obtener que el de piloto. Ambas clases se deben atenciones y el mutuo respeto*<sup>501</sup>.

Una muestra de los conflictos del día a día es el caso denunciado por los maquinistas del vapor *Covadonga* en una carta sin fecha, pero datable hacia 1897-1898<sup>502</sup>. El relato trata del encaje de los maquinistas en el esquema jerárquico, rechazados por los oficiales de puente y a la vez interesados en marcar distancias con los subalternos. Según declaraban los maquinistas, al llegar el buque a Manila, subieron a pasear por la toldilla del centro (una zona alta reservada tradicionalmente a los oficiales en los buques de vela y luego también en los vapores) cuando fueron llamados por el capitán, quien les hizo saber literalmente «que les prohibía fulminantemente que fuéramos allí, puesto que nosotros estábamos considerados como de segunda clase y aquel lugar estaba destinado exclusivamente para los de primera». Cuando fueron a la toldilla de popa, que era la que les estaba reservada, resultó que estaba ya ocupada por camareros y marmitones, de forma que nuevamente fueron al capitán a exigir que hubiera alguna separación entre «nosotros y ellos». Ante la negativa del capitán, no tuvieron más remedio que «meternos cada uno en su camarote o verse obligado a estar entre esa gente». Otro motivo de queja fue que al salir de guardia se dirigieron a buscar algo de comer y se les negó, citando el reglamento de la compañía, por lo que debieron esperar hasta el día siguiente. En ese momento, insatisfechos por las diferencias de comida entre la que recibían y la que se suministraba a otros oficiales, se les recordó otra vez que en la mar les correspondía el menú de segunda clase, y en puerto el de tercera. Estos problemas de definición en cuanto al lugar que correspondía a los maquinistas se daban también en tierra. Es muy notable el comentario realizado por la Comisión de Reformas Sociales de Oviedo en el momento de cumplimentar un cuestionario sobre la situación obrera en 1884. Ante los problemas para ubicar a los maquinistas navales, se justificaba en el texto que se les mencionara entre los obreros:

---

<sup>501</sup> En ROBLES (1993:32-38). Cita el artículo «Capitanes y Maquinistas» de la *Revista Mecánica*, núm. 2.

<sup>502</sup> MMB. Fondo Cia. Trasatlántica. 2.5.3/17. Asuntos oficiales, 1893-1898. Carta manuscrita dirigida a Tomás Coleman, primer maquinista del vapor *Covadonga*, firmada por R. Mandalúniz (tercer maquinista), Juan Oliver (cuarto maquinista) y Antonio Riera (quinto maquinista). En un documento manuscrito adjunto, sin firma ni fecha, se anotan sus quejas y se escriben unos «antecedentes legislativos». Consultadas las Instrucciones Generales, en su anexo XIX, queda claro que solo los oficiales mayores y el primer maquinista tenían el trato equivalente a los pasajeros de primera, mientras que el resto se equiparaba a los de segunda. Sobre este asunto véase el capítulo correspondiente a salarios y manutención.



*A pesar de que ganan tanto o mas que los capitanes de los vapores [se les considera obreros] porque así se consideran en el Cuestionario, y porque en realidad es muy difícil deslindar bien el alcance de la palabra obrero*<sup>503</sup>.

Refiriéndose a los maquinistas navales militares, pero en un comentario extrapolable en gran parte a los maquinistas civiles (que estuvieron siempre por delante en reconocimiento y condiciones laborales), Antonio de la Vega escribe que:

*Gracias al desarrollo de la metalurgia y de la electricidad, las máquinas no solo se emplearon en propulsar el barco; sino que invadieron todos sus rincones en forma de aparatos auxiliares; poco a poco, insensiblemente, el barco se convirtió él mismo en una máquina compleja; por ello, el maquinistas, con mayores conocimientos cada año y con una base teórica muy sólida, venía a trastocar los valores corporativos tradicionales precisamente en una corporación reacia a evolucionar. Los maquinistas conscientes del valor de su trabajo —tan duro como necesario y útil como sacrificado— mantuvieron una larga pugna para que sus servicios fueran reconocidos y sus derechos consignados por la leyes [...] otros factores influyeron en el desarrollo [del Cuerpo de maquinistas] fueron el origen social de sus componentes —clase media, pequeña burguesía— en una época en la que todavía pesaba el orden aristocrático; y su trabajo por el mero hecho de serlo —y más por sus características de manual y sucio— estaba todavía mal considerado por la tradición de ciertos sectores de la sociedad*<sup>504</sup>.

Este mismo autor, en otro lugar, opina que la profesión de maquinista creaba un tipo de hombre nuevo, intermedio entre el ingeniero, caracterizado por pertenecer a una clase social alta, estudioso y con dominio de lo teórico, y el puramente obrero, situado en una clase social baja, iletrado, con dominio de lo práctico y lo manual<sup>505</sup>. Tal vez el mejor símbolo de esta dicotomía ha sido la costumbre entre los maquinistas, hasta la actualidad, de vestir de camisa y corbata incluso cuando visten el mono de trabajo en la sala de máquinas.

Desde los inicios de la presencia de los maquinistas a bordo, apareció el conflicto «puente-máquinas». La discusión sobre la preeminencia entre los oficiales de puente y los oficiales de máquinas era recurrente<sup>506</sup>, y se basaba en dos grandes cuestiones. Por un lado, la equiparación

---

<sup>503</sup> *Reformas sociales: Información oral y escrita publicada de 1889 a 1893*. Tomo V. Información oral y escrita practicada por la Comisión de Reformas Sociales de Oviedo. Comisión Provincial de Oviedo. Sesión de 19 de octubre de 1884, 403, nota 1.

<sup>504</sup> En VEGA (1981:236).

<sup>505</sup> En VEGA (2009:304).

<sup>506</sup> Véase, por ejemplo, el artículo de Ricart Giralt, «Los maquinistas navales», en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 47, 20 de febrero de 1891; y también «Los maquinistas de la Marina mercante», en *El Fomento*

total en categoría y en salario entre oficiales de puente y oficiales de máquinas; y por otro lado, la discusión constante sobre dónde radicaba el auténtico corazón del barco: en el puente de mando o en la sala de máquinas. En cierto modo, la esencia del problema la apuntó Pérez del Río al decir que no se trataba de que el barco llevase una máquina, sino de que era en sí mismo una máquina<sup>507</sup>. Pero al margen de estos razonamientos, el ordenamiento jurídico y las características del negocio marítimo situaron siempre, fuera de toda duda, a los oficiales náuticos como preeminentes. El capitán (y junto con él también los pilotos) asumía con su cargo una enorme carga de responsabilidad jurídica, económica, e incluso de orden moral, y su figura era insustituible en la gestión de la navegación. Así, por ejemplo, el Código de Comercio de 1885, en su artículo 633, establecía que en caso de imposibilidad o inhabilitación de capitán y pilotos, era el contramaestre quien debía tomar el mando del buque asumiendo, entonces, sus atribuciones y responsabilidad. Es decir, pese a que el *chief* o el primer maquinista era un oficial de categoría muy superior, no se le consideraba naturalmente capacitado para hacerse cargo del buque como unidad ni como empresa. Con esta premisa, la equiparación total de clase, categoría y sueldo entre capitán y el primer maquinista no era posible ni pertinente. En ese mismo código, por cierto, aparecen por primera vez algunas indicaciones sobre los maquinistas a bordo de los buques, y se les concede siempre un papel menor a los oficiales de cubierta.

Ante a estas consideraciones, los propios maquinistas utilizaban un argumento económico para defender sus posiciones. Mientras que el capitán y los pilotos tenían la responsabilidad de la navegación, el maquinista era fundamental para asegurar la buena marcha de la misma e incluso su rentabilidad económica. Un artículo francés publicado en 1883 lo explicaba de la siguiente forma:

*La máquina motora así como todas las demás que hemos citado, están a cargo del primer maquinista; si es bueno y sabe su obligación, mantendrá tan costoso material en el mismo estado que le ha entregado el constructor, aún más, él con su inteligencia llevará modificaciones provechosas, descubriendo pequeñas imperfecciones que corregirá [...]. Si por el contrario, el primer maquinista no es suficiente instruido, y no dirige conforme el personal que está a su*

---

*de la Marina*, 18 de julio de 1883, 313-315, que es la traducción de un artículo francés publicado en *Le Yacht*.

<sup>507</sup> En BLANCO (2005: 121). Salvador Vázquez afirmaba con la retórica propia del momento, que «este hombre de constitución de hierro [...], prosélito del Progreso y la Industria, mártir voluntario de los adelantos de la mecánica [...], va relegado en algunas marinas y compañías, al segundo lugar, cuando debiera ocupar si no el preferente, la asimilación que de derecho le pertenece en las categorías de los buques» (en VÁZQUEZ, 1897, 129-131).

*mando, las máquinas tomarán vicios y el consumo de combustible crecerá. Cuando se trata de máquinas de 6.000 caballos y más, un pequeño aumento de solo 50 gramos por caballo y hora, aumenta el gasto a 200 francos diarios; y estos pequeños gastos son ocasionados frecuentemente si no hay cuidado en extender bien los fuegos, el tener mal condicionadas las presa-estopas, una imperfecta lubricación, desniveles, etc. De manera que con razón se puede decir que un buen maquinista se gana un buen salario por crecido que sea [...]. Una inatención de algunos minutos, un simple defecto de oído o de olfato del maquinista de guardia, un error de apreciación del primer fogonero, basta para paralizar, durante más o menos tiempo, un aparato que cuesta a veces millones de francos. Un tubo de lubricación obstruido, el roce creciente [sic] entre dos piezas móviles, que se calientan e inflaman el aceite o la estopa, he aquí necesario el cuidado de olfato. Otras veces, los diferentes organismos hacen un ruido de diferente tono, un cri-cri suave, hacen necesario un fino oído. El maquinista ha de conocer el canto de su máquina, canto cuyo ritmo varía en cada máquina y cada condición distinta de navegar; debe buscar la causa de todo ruido discordante, pues que es un indicio de una variación en la máquina [...] en la mar, el maquinista no ha de llenar solamente las veces de ingeniero mecánico en las reparaciones de la máquina, sí que sustituye al carpintero, en los actuales buques de hierro y acero, de manera que también el casco confía en su pericia<sup>508</sup>.*

Otro reflejo del conflicto se muestra en una discusión de orden semántico que afloraba periódicamente hasta la creación de la Licenciatura, en 1980: ¿Cuál era la denominación más correcta para esta profesión? En el mundo anglosajón se utilizaba la denominación *Engineer* para referirse a esta carrera, y no se suscitaban discusiones. En nuestro ámbito, el término tradicional «maquinista» se define según el diccionario de la Real Academia de la Lengua<sup>509</sup> con dos acepciones: inventor o fabricante de máquinas, y también persona que las dirige o gobierna, especialmente si estas son de vapor, gas o electricidad. Por el contrario, «ingeniero» se define como persona que profesa la ingeniería o alguna de sus ramas, e «ingeniería» aparece recogida como estudio y aplicación, por especialistas, de las diversas ramas de la tecnología. Esta cuestión era presentada por Pérez del Río en la década de 1969 bajo otro prisma:

*Obsérvese pues que la palabra maquinista se refiere exclusivamente a un trabajo, pero no a formación científica o técnica alguna, y por lo tanto no es aplicable a ninguna carrera, mientras que la palabra ingeniero sí lo es, puesto que al decir «aplicar conocimientos científicos», da*

---

<sup>508</sup> «Los maquinistas de la Marina mercante», en *El Fomento de la Marina*, 18 de julio de 1883, 313-315. Traducción de un artículo francés publicado en *Le Yacht*.

<sup>509</sup> Utilizo la 22.<sup>a</sup> edición.

*cuenta de un trabajo de aplicación que supone la posesión previa de los conocimientos científicos a que alude*<sup>510</sup>.

Este mismo autor aseguraba que ya en 1945 se redactó un proyecto de nuevo plan de estudios y que las escuelas oficiales de náutica de Cádiz y de Barcelona propusieron, por primera vez, el cambio del nombre tradicional de maquinista por el de ingeniero, si bien la propuesta no fue aceptada. Pérez del Río llegó a proponer el empleo de ingeniero-maquinista, que tampoco tuvo aceptación. En la actualidad, aunque formalmente debe usarse la denominación de Licenciado de Máquinas Navales, aquellos que han navegado mantienen orgullosamente el término de maquinista, sobre todo cuando quieren marcar una distancia respecto a los pilotos, ahora Licenciados de Náutica y Transporte Marítimo<sup>511</sup>.

Al margen de cuestiones puramente ideológicas, desde el punto de vista del reconocimiento de la profesión de maquinista, el momento clave fue su incorporación en 1893 a la Junta de la Marina Mercante. El preámbulo de la Real Orden de 26 de agosto de 1893 ofrecía una justificación de este reconocimiento:

*Las transformaciones rápidas y sucesivas que han sufrido las máquinas de vapor en general y más particularmente las aplicadas a la navegación, han traído consigo, como no podía menos, la transformación también del personal de Maquinistas navales necesario para su dirección y manejo. Las máquinas de triple y cuádruple expansión, la instalación en los buques de aparatos servo-motores hidráulicos y eléctricos, obliga a los maquinistas navales a adquirir una suma de conocimientos que antes no les eran necesarios, y entendiéndolo así el Estado, ha ido aumentando y ampliando los programas de estudios, con el fin de formar un personal idóneo para la dirección y manejo de tan complicadas máquinas y aparatos. Esta mayor suma de conocimientos aumenta naturalmente la importancia del maquinista naval, y por tanto, parece llegado el momento de poder conocer el parecer y el dictamen de los maquinistas en cierto género de asuntos.*

---

<sup>510</sup> La cita en «En defensa de una denominación adecuada», en BLANCO (2005: 169).

<sup>511</sup> La consideración social de los maquinistas navales tampoco fue fácil en Gran Bretaña, tal como asegura Kennerley: «Despite the importance of technology in modern society, British culture has long has difficulty accepting the educational and professional status of engineers, including marine engineers, stemming from class barriers in earlier periods which looked down upon practical people working with their hands. There is still no differentiation in public usage between mechanics or technicians with narrow training and specific skills and engineers having a more advanced technological education and training and engineering management experience. Nor is the status of engineers protected in law, unlike the medical and legal professional, and in contrast with continental countries where the title «Engineer» enjoys high status. Fairly clearly ships' engineers in the early years were perhaps more mechanics than engineers but as time progressed and standards were raised their status as engineers became more certain» (KENNERLEY, 2006b:4).

Con esta argumentación, se disponía que formasen parte de la Junta de la Marina mercante dos maquinistas navales, poseedores del título de Primer Maquinista. Tenían voz y voto, y estaban totalmente equiparados a capitanes y pilotos. Para su elección debían observarse las mismas reglas que para la elección de aquellos, según lo dispuesto en una Real Orden de 17 de junio de 1884. La entrada de los maquinistas en la Junta suponía la formalización del final de un proceso que había durado décadas y que suponía nada más y nada menos que la aceptación de unos profesionales que hasta entonces habían sido considerados «no marinos»<sup>512</sup>.

### **Las clases subalternas en la sala de máquinas**

Si bien es posible ofrecer, como se ha visto, un retrato suficiente de los maquinistas navales como categoría profesional y describir el proceso de formación, en cambio resulta algo más complicado arrojar luz sobre las clases subalternas en el «*black gang*» y sobre los problemas que suscitaban su cualificación o la falta de la misma. Como ya se ha señalado, en la sala de máquinas se reproducía una pirámide jerárquica que guardaba mucha semejanza con la de cubierta. Aquí, por debajo de los oficiales, se encontraba una figura equivalente al contraamaestre, que era el calderero. A continuación estaban los fogoneros, que tenían con relación a las máquinas la misma importancia que en los veleros habían tenido los marineros de primera (o compañeros, también llamados *able-bodied seaman*), ya que sus conocimientos y habilidades eran imprescindibles en este momento para la marcha del buque, es decir, formaban parte esencial del elemento propulsor de la nave. Por debajo de ellos, en la base de la pirámide, estaban los paleros, la clase más sacrificada, basada en la fuerza física, con escasa o nula cualificación. Y al igual que en cubierta, también bajo la misma había otros profesionales con atribuciones muy específicas que completaban el universo de la sala de máquinas y la cámara de calderas: el engrasador, el pañolero (una figura muy cercana al grumete o muchacho en cubierta) y el electricista, profesión nueva que acabó formando parte del grupo de los llamados de «maestranza». Así, un departamento de máquinas típico en un vapor tramp en 1900 (de 3.000-4.000 toneladas), consistía en un calderero, seis fogoneros, tres paleros, un engrasador y un pañolero.

---

<sup>512</sup> La primera reunión a la que asistieron los maquinistas resultó muy agitada. Los maquinistas presentaron sus reivindicaciones y las discusiones fueron violentas (en *Revista General de la Marina Militar y Mercante Española* Num. 46-47, 1 y 15 de noviembre de 1894, 703-704, donde se cita como fuente una crónica reproducida del *Correo Naval y Mercantil*).

Físicamente este grupo estaba separado de la gente de cubierta y de fonda, viviendo en alojamientos separados y manteniendo unas barreras sociales muy definidas; e incluso, en buques grandes, los paleros se alojaban y comían por separado. Fogoneros y paleros resultaban casi invisibles para el resto de la tripulación<sup>513</sup>. Los subalternos de máquinas eran, probablemente, la clase más combativa a bordo y la que tenía mayor conciencia de pertenecer al proletariado. Es por ello que fogoneros y paleros principalmente se organizaron con habilidad y se alinearon con otras clases similares, como eran los marineros de cubierta o los trabajadores subalternos del Departamento de Fonda. En otro apartado se darán más detalles sobre este tema.

En la base de la pirámide laboral del Departamento de Máquinas estaban los paleros o paleadores. En los primeros años se les denominaba también carboneros. Jerárquicamente, el palero equivalía a un mozo en cubierta. Su trabajo era el más sucio y físicamente más exigente, y su paga, más reducida. Se trataba de una plaza sin cualificar, donde se precisaba una mínima técnica de trabajo pero sobre todo fuerza y resistencia física. Los paleros auxiliaban a los fogoneros en la faena de acarrear y arrimar el carbón a la boca de los hornos desde las carboneras del buque, espacios donde se acumulaban a veces 900 o más toneladas de mineral. Solo en los buques muy grandes había medios mecánicos (carretillas sobre carriles) para llevar el carbón de las carboneras al pie de los fuegos, de forma que el trasiego era constante. Cuando la nave llegaba a puerto debía cargarse a bordo el carbón necesario para la nueva singladura, de modo que el trabajo de los paleros no tenía fin. Cuando la mayoría de la tripulación podía contar con desembarcar en un momento u otro, los paleros debían permanecer a bordo mientras el buque carboneaba, paleando carbón sin otra protección que un trapo mojado atado sobre su cara para mantener el polvo fuera de sus pulmones<sup>514</sup>. De vuelta al mar, su trabajo continuaba en las carboneras, casi a oscuras y en movimiento constante. En viajes largos, el ritmo de su trabajo aumentaba, ya que el combustible en las bodegas inferiores se agotaba y era necesario mover el carbón desde las carboneras superiores, en un trasiego constante de toneladas de mineral. Posteriormente debían transportar el carbón desde las carboneras hasta la sala de calderas, para mantener un *stock* constante de carbón disponible a pie de horno en pilas de carbón uniformemente amontonado.

---

<sup>513</sup> En KENNERLEY (2008:213).

<sup>514</sup> El carbón tenía sus propios peligros, ya que el carbón mineral emana gas carbónico, que fácilmente estalla en presencia de una llama. Por ello, el uso de fósforos a bordo estaba severamente prohibido. Por otro lado, el carbón se inflamaba espontáneamente, a veces en el núcleo de las pilas de carbón, y solo se descubría cuando el fuego ya era demasiado potente.

En la mayor parte de los buques, el movimiento del carbón se hacía con palas y capazos, en un trasiego continuo, quién sabe si entonando algún cántico similar a las «salomas» de los marineros de la época de la vela<sup>515</sup>. Los paleros movían toneladas de carbón a paletadas y también era responsabilidad suya hacer la limpieza de los hornos y las calderas (utilizando piquetas y rasquetas de formas diversas, cepillos de pelo y metálicos, y otros utensilios varios) y la extracción de las cenizas previo apagado del fuego y enfriado de las mismas con agua, para posteriormente subirlas en baldes metálicos y arrojarlas por la borda. Así describía Eugene O'Neill, en su obra *The Hairy Ape*, el trabajo en las carboneras y calderas:

*They cannot stooping posture which shovelling coal and the resultant over-development of back and shoulder muscles have given them. The men themselves should resemble those pictures in which the appearance of Neanderthal Man is guessed at [...]. A line of men, stripped to the waist, is before the furnace doors. They bend over, looking neither to right nor left, handling their shovels as if they were part of their bodies, with a strange, awkward, swinging rhythm. They use the shovels to throw open the furnace doors. Then from these fiery round holes in the black a flood of terrific light and heat pours full upon the men who are outlined in silhouette in the crouching, inhuman attitudes of chained gorillas. The men shovel with a rhythmic motion, swinging as on a pivot from the coal which lies in heaps on the floor behind to hurl it into the flaming mouths before them. There is a tumult of noise—the brazen clang of the furnace doors as they are flung open or slammed shut, the grating, teeth-gritting grind of steel against steel, of crunching coal. This clash of sounds stuns one's ears with its rending dissonance. But there is order in it, rhythm, a mechanical regulated recurrence, a tempo. And rising above all, making the air hum with the quiver of liberated energy, the roar of leaping flames in the furnaces, the monotonous throbbing beat of the engines<sup>516</sup>.*

---

<sup>515</sup> En KENNERLEY (2008:214, nota 40).

<sup>516</sup> «No pueden permanecer erguidos. Ello acentúa la natural postura encorvada mientras paleaban carbón, y tiene como resultado un hiperdesarrollo de los músculos de la espalda y los hombros. Los hombres podrían parecer aquellas imágenes que suponen como era el Hombre de Neandertal. Una fila de hombres, con el pecho desnudo, espera ante las bocas de los hornos. Se doblan, sin mirar ni a izquierda ni a derecha, manejando sus palas como si fueran parte de sus cuerpos, moviéndose con un extraño y chocante ritmo. Usan las palas para arrojar el carbón por los portones abiertos. Entonces, de esos agujeros brota un chorro de luz terrible y de calor que cae sobre los hombres agazapados en actitudes inhumanas, como gorilas encadenados. Los hombres palean con un movimiento rítmico, girando sobre los montículos de carbón depositados en pequeños grupos sobre el suelo, para arrojarlo en las ardientes bocas ante ellos. Hay un ruido tumultuosa (el "clang" de las puertas de los hornos cuando se abren o se cierran, el chirriar del acero contra el acero, el crujir del carbón. La suma de ruidos te aturde con su disonancia, pero hay un cierto orden en él, un ritmo, una recurrencia mecánica, un tempo. Y por encima de todo, haciendo vibrar el aire como un estremecimiento de energía liberada, el rugir de las llamas en los hornos, la monótona vibración de los motores». Eugene O'NEILL, *The Hairy Ape*, 161-232. La traducción es mía.

Es muy escasa la información disponible sobre este colectivo en buques españoles. Una de las pocas referencias localizadas es de José Pérez del Río, quien había navegado en buques de vapor y, por tanto, también había sido observador directo de su trabajo:

*Es difícil, para quien no la ha vivido, hacerse una idea justa de lo penoso que resulta ser este trabajo. Imagínese el espacio grande, a veces enorme, que es la carbonera ya allí, en la casi oscuridad, montañas de carbón impregnando la atmósfera de un polvillo negro, y unos hombres ennegrecidos de pies a cabeza, armados de palas, alumbrándose con candiles de sebo o con lámparas Devy en los raros casos en que la prudencia había prevalecido; y encima de todo esto y eventualmente el frío, el calor, la humedad y los movimientos de balanceo y cabeceo del buque, de tal manera que en días de mal tiempo este conjunto de circunstancias lamentables hacían de la carbonera un verdadero pandemónium. Tan malo era el oficio, que se consideraba como el peor de a bordo y que dio lugar a una locución, aplicable a las pobres gentes de malas fortunas, que decía: Es más desgraciado que el palero de la guardia de media, entendiéndose por tal guardia, la que va de medianoche a las cuatro de la madrugada y que, por intempestiva, es también la peor<sup>517</sup>.*

Los navieros intentaban embarcar carbón de primera categoría, como el procedente de Cardiff, con gran valor calorífero y poco residuo, pero muchas veces debían cargar lignitos de poco poder calorífero, que dejaban en las parrillas hasta un 30 por ciento de escorias y obligaba a una limpieza constante, que sumada al trabajo de carga y apaleo, representaba un esfuerzo físico agotador (ASÚNSOLO, 1999:77-92). El uso de un carbón de baja potencia podía provocar una bajada de presión en las calderas, lo que entre otras cosas podía significar que el buque quedara sin gobierno en pleno temporal y entonces el trabajo de fogoneros y paleros se tornaba frenético. Cuando la demanda de carbón disminuía (por ejemplo, cuando debido al mal tiempo la velocidad se reducía), los paleros eran destinados a hacer trabajos sucios en lugares difíciles, limpieza y desengrase de maquinaria, limpieza y pintura en los espacios bajo cubierta, etcétera. En resumen: cualquier trabajo desagradable y sucio que se pueda imaginar y que no requiriese la mano de un trabajador cualificado o semicualificado le era encargado a estos hombres. Sager recoge el testimonio de un hombre que había hecho de picador en una mina y de palero en un buque, y aseguraba que en comparación con el trabajo a bordo su vida en tierra firme había sido una «vida de caballero» (SAGER, 1989:262). La presencia de los paleros a bordo fue puesta en cuestión con el cambio tecnológico vinculado al uso del petróleo. Cuando las máquinas de vapor se empezaron a accionar quemando fuel-oil en las

---

<sup>517</sup> «Divagaciones sobre dos siglos (1769-1969)», en BLANCO (2005, 109-110).



calderas, su razón de ser terminó y fueron eliminados como plaza a bordo, mientras que los fogoneros mantuvieron parte de sus funciones. Finalmente también estos fueron eliminados de forma directa en aquellos buques que instalaban motores diésel.

Los fogoneros (llamados también «foguistas» en los primeros años del vapor) eran los hombres encargados de regular el fuego de los hornos de las calderas, alimentándolos y manteniendo en ellas la presión debida, distribuyendo correctamente el carbón en las parrillas y perforando la montaña de combustible para forzar una correcta ventilación. Utilizaban para ello diferentes instrumentos: el rodo, la barra, palas, martillos y ganchos, entre otros. Manejaban el vapor como los marineros de la vela habían manejado el viento, con un saber acumulado por años de experiencia. Generalmente se embarcaban cuatro o seis fogoneros, uno por caldera, de manera que pudiesen hacerse dos o tres guardias de dos o de tres fogoneros, respectivamente. El fogonero podía provenir de la industria en tierra o de la categoría de los paleros, si había aprendido el oficio a base de observar el trabajo de los especialistas. En buques pequeños, paleros y fogoneros eran la misma persona, e incluso en algunos casos muy concretos podían ser habilitados para ejercer de maquinistas y se les denominaba entonces «fogoneros prácticos»<sup>518</sup>. En los primeros años del vapor, fogoneros y paleros formaban equipo con los maquinistas y se embarcaban juntos desde el taller, pero solo aquellos que soportaban el mareo y el aislamiento acababan formando parte de las tripulaciones. No existía formación reglada y el trabajo de fogoneros y paleros dependían de sus condiciones físicas:

*No deberá admitirse para este género de servicio sino individuos fuertes, vigorosos y que no presenten signos de ninguna predisposición patológica especialmente á las afecciones del corazón de los pulmones. Debía regularse la duración del servicio: cuatro horas de relevo á relevo en clima templado y dos en climas cálidos. En los países tropicales no deben admitirse más que naturales del país, que más habituados á soportar altas temperaturas, ofrecen más garantías de inmunidad*<sup>519</sup>.

Aparte de la destacada fortaleza física, el trabajo del fogonero exigía una práctica y unos conocimientos moderadamente cualificados, pues su tarea queda muy lejos de la de un simple

---

<sup>518</sup> Regulados por la Real Orden de 11 de mayo de 1885 y normativas posteriores, que pueden consultarse en RODRÍGUEZ (1915:325-330).

<sup>519</sup> Esta última afirmación introduce una cuestión interesante, como es el embarque de nativos de países asiáticos o africanos para trabajar de paleros (los denominados «*lascars*») aunque no he encontrado evidencia alguna de que se embarcaran chinos, filipinos o africanos como paleros en buques españoles.

mantenedor de calderas.<sup>520</sup> «Levantar» el vapor en una caldera de tres hornos y asegurar un aumento gradual en la temperatura de las distintas partes, y disminuir, en la medida de lo posible, las tensiones debido a su expansión, era una tarea que rara vez exigía menos de ocho horas. Cuando el agua hervía y la presión aumentaba, el fogonero regulaba abriendo o cerrando válvulas, o actuando directamente sobre el carbón. Vigilando desde las puertas del horno y de los ceniceros, gran parte de su trabajo consistía en interpretar las señales que indicaban una correcta o una deficiente combustión, y raramente podía relajarse. Una vez que el horno había sido alimentado, el fuego tenía que ser mantenido a lo largo de su guardia, de modo que todo el carbón quemase adecuada y eficazmente, con el fuego más limpio posible. Durante cada ciclo de fuego, antes de añadir más carbón, el fogonero debía realizar o dirigir a los paleros en algunas tareas de limpieza, ya que el buen funcionamiento de las calderas exigía retirar las cenizas de los hornos al final de cada guardia de cuatro horas<sup>521</sup>. Se apagaban los fuegos y se apartaba el carbón bueno de las escorias, que eran extraídas y remojadas con una manguera o con cubos de agua marina para apagarlos. Una vez limpio, el horno debía ponerse en marcha de nuevo. La correcta manipulación de los fuegos garantizaba la mayor o menor presión del vapor y que la máquina funcionase bien, dando la potencia requerida y asegurando la gobernabilidad del buque. Tenía también implicaciones económicas, ya que el gasto de combustible era una de las variables importantes de los gastos de explotación.

Entre las clases subalternas y los oficiales maquinistas se situaba el calderero. En los buques británicos se le conocía como *donkeyman*, nombre que procedía del *donkey* o maquinilla de vapor que se comenzó a instalar en los veleros para ayudar en las maniobras, y que precisaba entonces de un nuevo especialista para su manejo y cuidado (KENNERLEY, 1997:169). No se sabe casi nada de esta figura, salvo que era el equivalente del contraamaestre en la sala de máquinas, bajo las órdenes directas del primer maquinista. Así como en cubierta un marinero podía pasar a ese nivel como capataz si reunía ciertas condiciones (dotes de mando, confianza de los oficiales, etcétera), en la sala de máquinas un fogonero experto podía llegar a convertirse en el jefe de su grupo y alcanzar la categoría de calderero. Sin embargo, no se puede extrapolar sin más la situación del nostramo y aplicarla al calderero, ya que

---

<sup>520</sup> Una descripción detallada de las tareas y responsabilidades del fogonero en SIMPSON (2008).

<sup>521</sup> Según Kennerly, precisamente uno de los puntos de mayor conflicto para fogoneros y paleros era la eliminación de las cenizas y residuos. Como en teoría formaba parte de sus funciones el dejar todo en perfecto estado para la guardia entrante, resultaba que la eliminación de residuos debía hacerse mientras se mantenían los fuegos, lo que provocaba un sobreesfuerzo en el que se perdía una parte del tiempo de descanso. Exigían una solución o el pago de horas extras. Este problema nunca fue resuelto satisfactoriamente (KENNERLEY, 1997:23).

pertenecen a dos mundos diferentes. Además, con el desarrollo del vapor se asistió a una mengua en la importancia y atribuciones del contraamaestre, mientras que el calderero no sufrió este deterioro social y profesional por formar parte de un Departamento en su máximo esplendor. En definitiva, el calderero ejercía la jefatura directa sobre la plantilla de fogoneros, engrasadores y el resto del personal subalterno de máquinas. Se trataba de un trabajo especializado, cuyo aprendizaje se realizaba a través del paso por las categorías inferiores de palero, fogonero y engrasador, es decir, mediante el trabajo diario (*learning-by-doing*), sin necesidad de estudios ni de titulación. Naturalmente no todos los fogoneros llegaban a alcanzar esta categoría. Además de sus conocimientos y habilidades, tal vez el punto clave consistía en saber manejar su equipo con habilidad (diplomacia y mano dura a partes iguales); especialmente a los fogoneros y paleros, hombres curtidos (debían serlo) que debían ser conducidos de una forma ni demasiado laxa ni demasiado dura. Finalmente hay que señalar que ante ellos se abría la posibilidad de autoformarse y solicitar un certificado de habilitación que los asimilaba a un segundo maquinista.

Un último profesional ubicado en la sala de máquinas era el engrasador, que dependía directamente del calderero pero no formaba parte del grupo de fogoneros y paleros. Era el suyo un trabajo ligeramente especializado, ya que era el encargado de la faena constante de engrase de las máquinas y motores y de otras operaciones complementarias en la sala de máquinas. De su correcta realización dependía el buen funcionamiento de los aparatos. Dado que en las máquinas de vapor era imprescindible una correcta lubricación, el engrasador estaba constantemente controlando que todo funcionase con eficacia y seguridad, depositando gotas de aceite en el lugar y el momento adecuados, con gran precisión. También en este caso Pérez del Río describía, de primera mano, el trabajo de los engrasadores:

*Se trabajaba entonces, no solo dentro de las salas de máquinas, sino dentro de las máquinas mismas [...]. Aquellas máquinas de vapor, como [luego] también los grandes motores Diesel marinos, fueron de cárter abierto y los dos primeros pisos de la máquina se metían entre columnas por encima de la bancada uno y a la altura de crucetas el otro; allí debían situarse los hombres para los trabajos de lubricación que era a mano por medio de aceiteras, o por aparatos de goteo y en ambos casos se obtenía solamente lo que hoy llamamos lubricación semifluida; a cada hora, o media hora, según los casos, un oficial, un alumno o un engrasador, introducía la mano entre la cabeza de biela y los brazos del cigüeñal, impresionantes por su tamaño y movimiento, y debía acompañarlas durante un tiempo muy corto, claro está, pero suficiente para permitirle tentar la temperatura y obtener una muestra de aceite que sometida después a los*

*sentidos de la vista, del tacto, del olfato y a veces del gusto, permitía obtener un seguro juicio sobre el funcionamiento de la articulación; esta misma operación se repartía para todas las demás, que no eran pocas y obligaban a introducirse en lugares incómodos, caldeados o peligrosos<sup>522</sup>.*

El engrasador también se ocupaba del cuidado de las máquinas auxiliares, como las maquinillas para carga y descarga, el molinete para levar anclas, el servomotor del timón, las bombas de achique y de baldeo, las bombas de trasiego de tanques y otras.

### **3.4 CAMBIOS EN EL MERCADO LABORAL**

#### **3.4.1 Cuantificación de un sector renovado**

Para el período final de este estudio, en el límite marcado por el inicio de la Gran Guerra y el final de la transición de la vela al vapor, hay algunos datos que, pese a su carácter asistemático, pueden resultar útiles. Según una fuente, el personal ocupado en España en la navegación en 1914, es el siguiente, en cifras aproximadas: unas 5.000 personas constituyen la plana mayor de los buques (capitanes, oficiales, maquinistas, médicos, sobrecargos y capellanes); unas 25.000 integran el personal subalterno de cubierta y máquinas; y unas 2.000 forman el personal de fondas. Lo que da un total de 32.000 hombres. Además, unas 150.000 personas se dedican a la captura, preparación y conservación de la pesca<sup>523</sup>. Un recuento más amplio del sector marítimo en general en ese mismo momento en otra fuente cifra en unas 511.000 las personas empleadas en asuntos marítimo-mercantiles, desglosados del siguiente modo: 4.000 hombres embarcados en buques de vela y unos 20.000 en buques de vapor de altura y cabotaje (en total unos 24.000); 4.000 para las industrias navales en tierra; 80.000 para la carga y descarga; 150.000 para la industria de la pesca; y otros 257.000 hombres empleados en casas consignatarias, agentes, faenas de carboneo, escuelas profesionales, pontones de abastecimiento, industrias accesorias y derivadas de la mar<sup>524</sup>. Una tercera fuente apuesta por un total de unos 260.000 hombres dedicados, en 1916, a la navegación de vela y

---

<sup>522</sup> «Ante el advenimiento de la automática», en BLANCO (2005: 174).

<sup>523</sup> ESCALAS (1915: 420-421).

<sup>524</sup> AGACINO (1914: 1).

de vapor, tráfico de puertos y pesca, de los cuales unos 4.000 son capitanes, oficiales de puente y maquinistas; unos 27.000 son marineros y fogoneros; y finalmente unos 31.000 hombres en el sector de la navegación, más unos 80.000 en tráfico de puertos (carga, descarga, etcétera) y otros 150.000 en la pesca<sup>525</sup>. Si se retoman los datos de la estimación realizada para el período 1860-1914 en un capítulo anterior, propuesta que consideraba una ratio de 8 hombres por velero y 40 por vapor, y se comparan con los anteriores números, se intuye una cierta coherencia. Por ejemplo, para 1890 el total era de 26.504, para 1895 de 29.472, para 1901 de 24.440 y para 1914 eran 26.888. En resumen, la cuantificación del colectivo dedicado en España a la navegación comercial se mueve grosso modo entre los 24.000 y los 32.000 hombres según el año<sup>526</sup>.

En un principio la renovación de la flota y la incorporación de vapores fueron vistas como una pérdida de puestos de trabajo, que algunos proteccionistas a ultranza relacionaban interesadamente con el impacto de la abolición del derecho diferencial de bandera, es decir, con la liberalización en la Marina mercante. Por ejemplo, se aseguraba que en la provincia marítima de Cádiz se habían perdido en poco tiempo más de 60 buques, y con ellos los puestos de trabajo de 700 tripulantes, que habían «quedado entregados a la miseria»<sup>527</sup>. Por el contrario, otros argumentaban como aspecto positivo que después de la reforma había más buques, que eran de mayor capacidad y que precisaban de un mayor número de tripulantes. Como prueba, véase el cuadro adjunto aportado por la Comisión Especial Arancelaria, en concreto la ponencia compuesta por José Morer, Juan Surrá y Miguel Martínez de Campos. Tomando las cifras referentes a la navegación de gran cabotaje y altura, el resultado es el siguiente<sup>528</sup>:

---

<sup>525</sup> NAVARRETE (1916: 6).

<sup>526</sup> A modo de comparación, el número de trabajadores del ferrocarril en España pasó de 35.000 en 1893 a unos 50.000 en 1900 y llegó a los 75.000 en 1917 (PLAZA, 2006:5). Por otro lado, la población activa en España era la siguiente: 6.997.100 personas en 1887, 7.438.100 personas en 1900 i de 7.547.800 personas en 1910 (NICOLAU, 2007:147).

<sup>527</sup> *Información...*, Tomo I. *Derecho diferencial de bandera*. Respuesta de la Junta Provincia de Agricultura, Industria y Comercio de Cádiz, 365.

<sup>528</sup> *Información...*, Tomo III. *Industrias lanera y naviera*. Comisión especial arancelaria. Sesión del día 14 de junio de 1883, 262.

**Tabla 12. Evolución de la flota mercante española entre 1859 y 1878**

	<b>1859-1868</b>	<b>1869-1878</b>
<b>BUQUES DE VELA</b>	1.407	1.549
Toneladas	250.693	297.252
Tripulantes	15.018	16.266
<b>BUQUES DE VAPOR</b>	60	132
Toneladas	21.257	55.367
Tripulantes	1.402	3.105

**Fuente:** *Información sobre las consecuencias...*, Tomo III. Industrias lanera y naviera. Comisión especial arancelaria. Sesión del día 14 de junio de 1883, 262.

Estos datos se corresponden con el momento central del paso de la vela al vapor, pero se sabe que a partir de 1880 se aceleró el ritmo. La clave está en averiguar cuál es la proporción entre el número de centros de trabajo y el de puestos de trabajo necesarios para obtener el rendimiento requerido, en un proceso que tiene una cierta equivalencia con el paso del taller a la fábrica, donde se obtuvo una mayor productividad con un menor gasto de explotación, representado por el personal. La función básica de la fábrica y de las nuevas relaciones de producción fue el aumento de la productividad de los trabajadores. Este incremento se conseguía gracias a dos mecanismos: la división del trabajo (conversión del antiguo proceso del trabajo artesanal en una serie de tareas simples que el trabajador debía repetir de forma constante, y que con ayuda de las máquinas aceleraban extraordinariamente el proceso de producción) y unos estrictos control, supervisión y disciplina de los trabajadores. En mi opinión, el primer mecanismo no es extrapolable a la Marina, ya que apenas hay a bordo tareas simples que exijan una repetición constante, con la excepción de los paleros. En el caso de los buques, la clave estriba en el tamaño del centro de trabajo (mayor capacidad de carga con la misma tripulación) y no tanto en la división del trabajo, que ya existía en gran medida. Proporcionalmente en los buques de vapor se movía más mercancía con menos tripulación que en los veleros, pese a que aparentemente haya aumentado el número de trabajadores embarcados. Sin embargo, un vapor con 20 hombres, un capitán y dos oficiales movía en un año lo mismo que diez bergantines con 80 hombres, 10 capitanes y 20 oficiales<sup>529</sup>.

<sup>529</sup> *Información...*, Tomo III. Industrias lanera y naviera. *Discusión y aprobación de los dictámenes*. Información oral. Vigésima sesión, celebrada el día 14 de mayo de 1880. Intervención del Sr. Figuerola, 369, Informe 9.

Laureano Figuerola abundaba ya en la opinión de que la sustitución de los buques de vela por los de vapor había vuelto innecesarios buen número de los trabajadores que había en aquellos, empleados en una plazas destinadas a desaparecer en su mayor parte: junto con una marina de vela que «va arrinconándose y que causa este triste y lamentable estado de los tripulantes españoles, tenemos una marina de vapor boyante que aumenta sin cesar»<sup>530</sup>. El dictamen definitivo de la Comisión Especial Arancelaria resumía la opinión de los librecambistas, que copio literalmente porque suscribo sus afirmaciones:

*Sobre todo, desde que hace unos diez y ocho años [más o menos 1865] se perfeccionaron considerablemente la ejecución de las máquinas de vapor de los buques y la de sus calderas, obteniéndose por el ahorro de combustible y la utilización de mayores espacios de las naves una reducción en el precio de los fletes, los barcos de vapor empezaron a reemplazar a los de vela en todas las naciones marítimas, y su número y su proporción con aquellos va aumentando cada año [...]. Pero este crecimiento no ha podido impedir que sean vencidos, no por la competencia extranjera, sino por el moderno invento, los buques antiguos que con él no luchan ni en la celeridad, ni en el precio, ni en la regularidad del transporte. Han podido quedar por ello armadores sin fletes y capitanes y marineros sin colocación, y por su perjuicio personal, digno sin duda de respeto, pero al fin y al cabo daño privado y producido por la marcha natural e inevitable de los sucesos, quieren sostener que hay ruina y hay destrucción de la Marina mercante, y la necesidad de restablecer el derecho de pabellón, como si de esta modo pudiera luchar la nave pequeña de vela, que se mueve a merced del viento, con el buque de vapor de gran tamaño, rápido en su marcha y que navega a voluntad del capitán. Que la sustitución de la vela por el vapor es un hecho que obedece a una causa general y superior, y que sus consecuencias son, por tanto, ineludibles y fatales, lo demuestra, no solo el que esa transformación se realiza con más o menos actividad en todas las naciones, sino también lo que acontece con nuestra navegación de cabotaje, en la que, y según revela toda la información, los buque de vapor van anulando a los de vela, bien así como los ferro-carriles del litoral procuran a su vez arrebatar los transportes a la navegación costera*<sup>531</sup>.

No se trata del número, sino de un tipo de profesionales que, aunque conserven la esencia de su aptitud marinera, pierden gran parte de su valor como fuerza de trabajo al ser innecesario el núcleo de sus conocimientos. Mientras ellos quedaban en tierra, aparecieron en el mercado nuevos perfiles profesionales que carecían de las tradicionales aptitudes marineras pero que,

---

<sup>530</sup> *Información...*, Tomo III. Industrias lanera y naviera. Discusión y aprobación de los dictámenes. Información oral. Vigésima sesión, celebrada el día 14 de mayo de 1880. Intervención del Sr. Figuerola, 829-30.

<sup>531</sup> *Información...*, Tomo III. Industrias lanera y naviera. Discusión y aprobación de los dictámenes. Información oral. Dictamen definitivo sobre la cuestión naviera, aprobado en la sesión del día 16 de junio de 1883, 311.

sin embargo, tenían las habilidades ahora imprescindibles en los buques de vapor y acero. En el lado opuesto de la balanza, dado que el período de mayor crecimiento de la flota de vapor se dio entre 1870 y 1890, esta transformación supuso un aumento en el número centros de trabajo y con ello un aumento rápido en la demanda de personal de máquinas para tripularlos. Desgraciadamente, resulta muy difícil disponer de una estadística fiable, tanto por las deficiencias de los datos oficiales como por las variaciones constantes que se producen en un sector entonces muy dinámico: altas y bajas, cambios de matrícula, cambios de propietario y de nombre (que pueden llevar a contabilizar dos veces un mismo buque), etcétera.

No es fácil fijar la cifra exacta de población dedicada a la navegación en el Departamento de Máquinas, ni siquiera en su conjunto. Sin embargo, puede hacerse una estimación a partir de datos e informaciones dispersas, con el fin de realizar una aproximación al número de nuevos puestos de trabajo que se incorporan al sector. Para empezar, puede considerarse que, en función del tipo de navegación, la potencia de las máquinas y la cantidad de guardias que se precise cubrir, cada buque de vapor puede llevar entre uno y tres maquinistas; además, debe haber un cierto número de maquinistas desembarcados a la espera de embarque, pasando tiempo en tierra en un taller, más los maquinistas en tránsito, de permiso, etcétera. Con la información disponible, puede calcularse una ratio de 2 o 2,5 maquinistas por buque. Propongo adoptar la proporción de 2,5 por vapor para calcular aproximadamente el número de oficiales necesarios para mantener la flota operativa, teniendo en cuenta que los vapores incrementaron potencia y tonelaje y que la ratio tendió a crecer, tal vez hasta el 3 por buque<sup>532</sup>. Considerando también el esquema básico de un buque tramp estándar, propongo calcular una ratio por buque de 1 calderero, 6 fogoneros, 3 paleros y 2 hombres, de forma que en la siguiente tabla puede esitarse aproximadamente la evolución de personal de máquinas mínimo necesario para tripular la flota en diferentes momentos entre 1868 y 1915, y aun sin contabilizar la necesaria reserva de hombres, la gente en tránsito y demás<sup>533</sup>.

---

<sup>532</sup> Un autor desconocido, en un artículo publicado en la revista *El Fomento de la Marina* de 1 de enero de 1883, afirmaba que para mantener una flota de 349 vapores eran necesarios 1.047 pilotos y 698 maquinistas. La cifra da una proporción de 2 ingenieros por buque. Ricart Giralt calculaba que para 361 vapores en servicio en 1879, eran necesarios 900 maquinistas, lo que da una media de 2,4. En Ricart, 1877b). Los mismos datos aparecen en *Información sobre las consecuencias...*, Tomo I. *Derecho diferencial de bandera*. Respuesta del Instituto Agrícola Catalán de San Isidro, 308.

<sup>533</sup> KENNERLY (2008:221) propone calcular hombres por horno o también hombres por cada 100 caballos de vapor, ya que mientras que el número de fuegos raramente se cita en los registros, la potencia de las máquinas es un dato que se encuentra con más facilidad. Sin embargo, los datos disponibles no me permiten hacer esta aproximación.



**Tabla 13. Cálculo del personal de máquinas necesario en función del número de unidades**

AÑO	UNIDADES	TONELAJE	MAQUINISTAS	FOGONEROS X6	PALEROS X3	OTROS X2	TOTAL
1868	101	20.814	252	606	303	2	1.163
1882	368	263.458	920	2.208	1.104	2	4.234
1886	401	361.000	1.002	2.406	1.203	2	4.613
1890	389	414,800	972	2.334	1.167	2	4.475
1895	402	459,900	1.005	2.412	1.206	2	4.625
1900	422	642,000	1.055	2.532	1.266	2	4.855
1905	450	688,500	1.125	2.700	1.350	2	5.177
1910	511	746,700	1.277	3.066	1.533	2	5.878
1915	588	885,800	1.470	3.528	1.764	2	6.764

**Fuente:** elaboración propia a partir de diferentes datos. Para 1868 y 1882, véase *El Fomento de la Marina*, 1 de enero de 1883; «Marina mercante española a vapor» en *Cuadros estadísticos que manifiestan el estado de la Marina mercante española en 1º de enero de 1892*); para 1890 en adelante, GÓMEZ MENDOZA, A; SAN RAMÓN, E. (2007: 546-547).

Para comprender mejor las magnitudes de las plantillas y las proporciones entre distintas categorías en las navieras, conviene utilizar datos correspondientes a la principal empresa en este sector en España: la Compañía Trasatlántica Española. Hay disponible un cuadro con la plantilla completa para un momento dado, 1888. Debe recordarse que se trata de la principal naviera española en volumen y en servicios, tenida como modelo en muchos sentidos.

**Tabla 14. Plantilla de la Compañía Trasatlántica Española (1888)**

DEP. CUBIERTA	HOMBRES	DEP. MÁQUINAS	HOMBRES	DEP. FONDA	HOMBRES
Capitanes	26	Primeros maquinistas	26	Primeros mayordomos	26
Primeros oficiales	24	Segundos maquinistas	25	Segundos mayordomos	20
Segundos oficiales	24	Terceros maquinistas	24	Primeros cocineros	26
Terceros oficiales	25	Cuartos maquinistas	23	Segundos cocineros	38
Primeros sobrecargos	22	Ayudantes	6	Terceros cocineros	25
Segundos sobrecargos	10	Engrasadores	12	Primeros gambuceros	18
Médicos	23	Cabos de agua	58	Segundos gambuceros	21
Capellanes	20	Caldereteros	3	Terceros gambuceros	15
Primeros contraмаestres	26	Pañoleros	22	Marmitones	41
Segundos contraмаestres	24	Fogoneros	253	Roperos	17
Terceros contraмаestres	18	Paleros	172	Reposteros	19
Carpinteros	24	-	-	Carniceros	18
Pañoleros	2	-	-	Camарeras	25
Marineros pref.	8	-	-	Ayud. cocina	25
Serenos	17	-	-	Panaderos	24
Compañeros	244	-	-	Ayud. panaderos	19
Mozos	187	-	-	Camарeros	400
Pajes	103	-	-	Practicantes	22
<b>Total</b>	<b>711</b>		<b>624</b>		<b>799</b>

**Fuente:** Comisión Hidrográfica de la Península (1888: 154-155).

Del total de 2.250 personas, el personal de cubierta suma 711 hombres, que representa el 31,60 por ciento; el personal de máquinas son 624, que representa el 27,73 por ciento; el personal de fonda son 799, que representa el 35,51 por ciento; y el personal no marítimo que forma parte del departamento de cubierta suma 116, que representa el 5,15 por ciento. También aparece por primera vez un 1,11 por ciento del personal del sexo femenino, representado por 25 camareras. Desde otro punto de vista, hay que señalar que los oficiales de cubierta y máquinas (es decir, el elemento directivo) lo constituyen únicamente el 8,75 por

ciento, mientras que el resto de oficiales representa mandos con categoría de oficial pero no marítimos (sobrecargos, médicos y capellanes, mayordomos) y personal subalterno.<sup>534</sup>

Un último dato, de ámbito local. En 1912 el personal empleado en el sector de la navegación en Barcelona era: 1.234 marineros, 60 muchachos, 1.000 maquinistas y fogoneros, 248 trabajadores de fonda, 70 ayudantes de fonda y 382 camareros<sup>535</sup>.

Es probable que la imposición definitiva de los buques de vapor provocase al principio un exceso de marinería, al reducirse el número de buques, pero a finales del siglo XIX la oferta y la demanda se habían equilibrado. Hay sin duda más de una razón para que así fuera, pero una de ellas es evidente: mientras que en las fábricas y los talleres las condiciones de trabajo, salubridad o peligrosidad iban mejorando, lenta pero progresivamente, en la mar esto no sucedió. La perspectiva de un trabajo duro, relativamente peligroso y azaroso, sometido a una disciplina férrea y en lo que se ha definido como «la vida de un monje involuntario»<sup>536</sup> resultaba poco atractiva para los jóvenes (y sus familias) y limitaba el reclutamiento de nuevos marinos a un cierto tipo de hombres, ligados familiarmente a la mar, o a quienes buscaban en la mar una huida o simplemente la aventura<sup>537</sup>. Así, aunque no parece que existiera un gran cambio en el mercado de trabajo en cuanto al número de empleos, sí hubo problemas en cuanto a su composición y calidad.

Precisamente la preocupación que se manifestaba frecuentemente en este momento final de la transición de la vela al vapor no era la falta de manos sino su cualificación profesional<sup>538</sup>. Una constante en las diferentes marinas mercantes más importantes era la disminución de la marinería apta (en el sentido de aptitud marinera que se describió en otro lugar) a causa de la mayor probabilidad de hallar trabajos en tierra, en la industria o en los servicios. Así lo

---

<sup>534</sup> Hablando de la CT, se dan datos sobre la plantilla de la flota en tierra y también a flote. En este último caso el total es de 2744 hombres, incluyendo 7 inspectores.

<sup>535</sup> *Anuari d'Estadística Social de Catalunya. Publicat pel Museu Social de Barcelona*. Imprenta Farré Asensio. Barcelona, 1912.

<sup>536</sup> Expresión acuñada por Conrad Dixon y citada por WILLIAMS (1992:46).

<sup>537</sup> En los comentarios que hace Atle Thowsen a un trabajo de WILLIAMS (1992) dice lo siguiente, recogiendo palabras del cónsul general de Noruega en Londres en 1913: «*The prosperous industry in Norway employs many young people who in the old days would have chosen the sea for a living [...] where the condition, after the steamers have taken over, are very different than before. Today you run a much greater risk of mixing with a lot of persons of dubious character, and the more frequent calls have multiplied the temptations*». Creo que estas palabras son perfectamente asumibles también para el caso español.

<sup>538</sup> *Información suscrita por D. Francisco Muñoz. Extracto de la Información escrita preliminar del congreso convocado por la Liga Marítima Española*. (1901) Esta disminución de la marinería capacitada se planteó también como un posible problema para las necesidades de la Marina militar.

manifestaba por ejemplo Víctor Concas, oficial de la Armada, señalando que todas las naciones se preocupaban de la rápida desaparición de la marinería por las mismas razones:

*que no son ni el crecimiento de los vapores, ni la índole de su navegación, sino el cambio de costumbres y el bienestar de las clases menestrales [...]. Donde precisamente la baja de la marinería causa más alarma es en Inglaterra, pues [...] al igual que en España, la disminución de la marinería proviene de que nadie que pueda vivir en tierra va al mar a ganar su sustento, y la complementa el afán de los padres de tener cerca a sus hijos [...] y sobre todo la prosperidad y el bienestar tan generalizado hoy en esas clases de oficio, que disfrutaban de las grandes ventajas de la civilización, sin que lo cueles sufrimientos que consigo la levita. Es preciso un clima ingrato, como el de Noruega o una población a estilo de China, o como la de Alemania, para que una masa de hombres vaya a la mar a ganar su sustento*<sup>539</sup>.

### **3.4.2 El mercado de trabajo: edades y estado civil**

El trabajo en la mar agota física y mentalmente, consume a los hombres (sobre todo a los que realizan esfuerzos más físicos) y, por tanto, en el sector de la navegación se seguía un modelo de incorporación y abandono tempranos de la mar. La tendencia era desembarcar a una edad entre los 30 y los 50 años. Hasta tiempos recientes, esta ha sido la tendencia general en este sector: antes de que llegue el declive físico, se busca un trabajo en tierra<sup>540</sup>. En el caso de los oficiales, cuyos requerimientos físicos son menores, las expectativas podían ser algo mayores, pero en cualquier caso no era un trabajo para toda la vida.

La única fuente fiable que hace referencia a las edades de los profesionales para España presenta ciertas limitaciones: no puedo contrastarla con otras fuentes, incluye también carpinteros de ribera, estibadores y los inhábiles de todas las categorías, y se refiere a un año concreto, 1859. Faltan, además, los hombres correspondientes a las provincias vascas. Y hay

---

<sup>539</sup> CONCAS (1899: 289). El caso de Gran Bretaña fue paradigmático, y como siempre debe ser tenido en cuenta dado que se trataba de la principal Marina mercante del mundo, que acumulaba aproximadamente un 50 por ciento del tonelaje mundial en vísperas de la Primera Guerra Mundial, sin dejar de lado que entre 1890 y 1914 la mitad del tráfico marítimo internacional se hacía en buques británicos. Así, lo que allí sucedía era en general un reflejo de lo que sucedía en el resto del mundo. Más detalles en WILLIAMS (1992).

<sup>540</sup> FIGUEROLA (1968:121) en su obra *Estadísticas de Barcelona*, para 1849 presentaba un cuadro estadístico de edades medias estimadas para diferentes oficios en Barcelona. Los marineros estaban encuadrados en el grupo de «semovientes hidrotécnicos», junto con tintoreros, taberneros, etcétera. La vida media que les otorgaba era de 48,4 años. La máxima era la de los eclesiásticos (65,44) y la mínima la de los militares (40,53).

que señalar que la radiografía que ofrece es la de un momento en el que el vapor todavía era poco relevante, y por tanto no se dispone de medio para valorar los cambios que se produjeron, en cuanto a la duración de la vida laboral, al pasar de los veleros a los buques de vapor. Pero aun así, hace posible la aproximación a las edades de la población activa en la mar. El cuadro, ofrecido por el *Anuario Estadístico* correspondiente a 1859-1860, distribuye los datos por Departamentos y puertos. A los efectos que interesan, tomaré solo los datos totales: entre 15 y 20 años, 11.502 hombres; entre 20 y 30 años, 26.541 hombres; entre 30 y 39 años, 19.548 hombres; entre 40 y 49 años, 11.966 hombres; entre 50 y 59 años, 6.735 hombres; mayores de 60 años, 4.919 hombres. El total de matriculados es de 81.301. Si se descuentan los mayores de 60 años, y se toma una presunta población activa entre 15 y 60 años formada por 76.292 hombres, los porcentajes por edades serían los siguientes: entre 15 y 20 años, 15,076 por ciento; entre 20 y 30 años, 34,788 por ciento; entre 30 y 39 años, 25,622 por ciento); entre 40 y 49 años, 15,684 por ciento; y entre 50 y 59 años, 8,827 por ciento<sup>541</sup>. El segmento de hombres en activo entre los 15 y los 39 años representa el 75,486 del total.

Recuérdese que aunque la edad mínima para incorporarse a la Matrícula era de 14 años, desde los 10 u 11 años los hijos de matriculados acostumbraban a trabajar en las barcas de pesca o en las playas, y en los veleros se embarcaban menores como pajes a edades parecidas. Miguel Sastre (1905) incluso aseguraba que en 1904 había entre la marinería barcelonesa unos 60 niños, algunos de hasta 10 años. No fue hasta la Conferencia de la Organización Internacional del Trabajo en Génova el 15 de junio de 1920 cuando se determinó en 14 años la edad mínima para trabajar en la mar en trabajos generales, 18 años para el trabajo en las calderas y las carboneras, y 17 años para «montar» guardias de noche. Esta decisión se basaba en una doble argumentación. Por un lado, la necesidad de proteger la formación física del niño, ya que antes de los 14 años la mayoría de los niños no puede realizar trabajos en los barcos sin peligro para su salud. Por otro lado, la conveniencia de dejar al niño tiempo material para instruirse. Llevar al niño a bordo a los 12 años era privarlo completamente de esta enseñanza postescolar «pues a consecuencia de la industrialización de la navegación marítima no es ya posible ni siquiera en los veleros, completar la instrucción de los niños como antaño por ciertos capitanes». Para esta limitación de edad había dos excepciones: los niños empleados a bordo de barcos en que trabajasen solo miembros de una misma familia, y los niños embarcados en barcos escuela sometidos a la inspección de la autoridad pública. De todos

---

<sup>541</sup> Los mismos datos los recoge CORROZA (1865:105).

modos, en la memoria de la Conferencia publicada se insistía en que diversos delegados querían ampliar la edad mínima requerida y consideraban la medida como primera etapa, con la esperanza de poder elevar el límite en el futuro<sup>542</sup>.

En general, parece que la pauta es muy similar en todas las marinas, ya que las condiciones de trabajo fueron también muy similares. Un estudio de Hamre no publicado<sup>543</sup> afirma que en Noruega la edad media entre los navegantes en la flota del puerto de Stavanger era de 26,2 años en 1875, y que subió a 27,4 años en 1900. Señala además que los oficiales y los trabajadores más cualificados eran mayores que los hombres en los escalafones más bajos, teniendo este segmento en concreto una media de 19,7 años, tanto en 1875 como en 1900. Estos datos son válidos para los buques de vela y para los de vapor, por lo que Hamre niega que la nueva tecnología produjese un cambio en este sentido. Otro caso ampliamente estudiado es el canadiense, para el cual Sager (SAGER, 1989:154, tabla 14) ofrece una tabla que no hace distinciones entre vapor o vela, sino que agrupa los datos por años. En sus datos puede apreciarse la progresiva disminución del porcentaje representado por jóvenes entre 20 y 29 años, mientras que el grupo de hombres de 30 a 39 crece y el grupo de 40 a 49 años casi se dobla. También se produce un aumento considerable de los hombres entre 50 y 59 años. Se han publicado datos menos elaborados para Grecia, donde la media de edad de los fogoneros era inferior a 30 años, mientras que la de caldereros, contramaestres y carpinteros estaba por encima de los 35 años, los oficiales superaban los 30 y los capitanes superaban la media de 40 años (HARLAFIS, 1995:208-229).

Estas cifras pueden interpretarse en diferentes sentidos, pero destacaré dos conclusiones básicas, apoyadas en observaciones puntuales extraídas de la documentación consultada. Por un lado, a medida que se fueron imponiendo los vapores aumentó la proporción de hombres de mayor edad, porque los requerimientos físicos no eran tan exigentes como lo habían sido en la vela. Por otro lado, fue subiendo el número de trabajadores destinados a servicios auxiliares (la gente de fonda), donde la juventud no era necesariamente un requerimiento. También los oficiales ganaban en edad según se iba alargando el período de formación, y algunas categorías como la de sobrecargo y la de médico incluso podían ser ocupadas por gente de mediana edad.

---

<sup>542</sup> *Conferencia Internacional de los Marineros...*, 35.

<sup>543</sup> Cortesía del autor.

Otro dato significativo para conocer al colectivo sería el estado civil, que habla de la situación familiar y, con ella, de la mayor o menor vinculación a la sociedad terrestre. Las fuentes son también aquí muy limitadas y por tanto es una cuestión en la que no es fácil profundizar. En la edición del *Anuario Estadístico* correspondiente a los años 1860-1861 se halla la única estadística que conozco y que debe ser depurada. Del total de 80.322 matriculados he restado 1.572 carpinteros y calafates. Quedan 80.750 individuos, entre pilotos, contraмаestres, veteranos, patronos, hábiles e inhábiles. Faltan los hombres de las provincias vascas, no matriculados. En total, 35.549 aparecen como solteros (44,023 por ciento), mientras que 39.931 se declaran casados (49,450 por ciento) y 5.270 constan como viudos (6,526 por ciento). Si se desglosa por profesiones, el resultado es el siguiente:

**Tabla 15. Estado civil de la gente de mar (1860-1861)**

	<b>SOLTEROS</b>	<b>%</b>	<b>CASADOS</b>	<b>%</b>	<b>VIUDOS</b>	<b>%</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Pilotos</b>	1.315	31,27	2.479	58,95	411	9,78	4.205
<b>Contraмаestres</b>	93	20,95	289	65,09	62	13,96	444
<b>Veteranos</b>	129	8,16	1.195	75,58	257	16,26	1.581
<b>Patronos</b>	430	7,81	4.620	83,91	456	8,28	5.506
<b>Hábiles</b>	33.405	50,47	29.188	44,10	3.584	5,42	66.177
<b>Inhábiles</b>	177	6,25	2.158	76,11	500	17,64	2.835

**Fuente:** *Anuario Estadístico* correspondiente a los años 1860-1861.

Esta estadística solo sirve como apunte, ya que está lastrada por dos carencias fundamentales. Por un lado, no puede ser relacionada con el anterior cálculo por edades, lo que hubiera dado una pauta de en qué momento el hombre de mar creaba una familia. Por otro lado, el hecho de estar mezclados dos sectores tan diferentes como son la navegación y la pesca distorsiona el resultado, ya que en principio habría de suponerse a los pescadores en mejores condiciones para casarse e iniciar una familia, dado que su vinculación con tierra se rompía solo por unas horas al día o máxime unos pocos días, con la excepción de algunos casos específicos, como la pesca de altura (el bacalao en el Atlántico norte, la pesca en los bancos saharianos, etcétera). Por tanto, el equilibrio entre solteros y casados creo que debe ser tomado con

precaución, ya que el peso de la comunidad de pescadores debe de inclinar la balanza hacia los casados. Hamre llamaba la atención sobre el factor clase social, ya que en Noruega en las clases más bajas abundaban los solteros, y en cambio era más fácil encontrar casados entre los oficiales o los trabajadores más cualificados. Sin embargo, ningún dato objetivo permite apoyar esta hipótesis para el caso de España.

### 3.4.3 El reglamento de contratación de 1909

El Código de comercio de 1885, que vino a sustituir y modernizar la codificación de 1829, no aportó grandes cambios respecto al anterior en cuanto a la contratación de las tripulaciones. Mantuvo los artículos dedicados a las tripulaciones mercantes, en concreto del 634.º al 648.º, sin modificaciones significativas, de modo que el proceso de transición de la vela al vapor apenas tuvo un reflejo claro en el texto legal, sin duda por innecesario. Los cambios fueron escasos, pero alguno hubo: por ejemplo, el artículo 634 reformaba los límites al embarque de extranjeros en caso de faltar candidatos españoles y señalaba que se podían embarcar extranjeros avecindados en el país siempre que su número no excediera la quinta parte de la tripulación, y el límite se ampliaba en el extranjero previa autorización del cónsul o de las Autoridades de Marina. Se sabe que aun así fue rara la incorporación de extranjeros a buques españoles<sup>544</sup>. Otra novedad en ese artículo (el 634) era que establecía de forma inequívoca que las contrataciones debían constar por escrito en el libro de contabilidad (definitivamente sin intervención del notario o del escribano de Marina, categoría ya extinta), y que solo debían ser visadas por la Autoridad de Marina o por los cónsules o agentes consulares. Solo en algún caso, por razones de urgencia, podía embarcarse una tripulación sin haber formalizado el contrato correctamente<sup>545</sup>. En el artículo 637 se detallaban mejor las posibles causas de despido vinculado con la perpetración de un delito que perturbase el orden en el buque, la

---

<sup>544</sup> Todo hace pensar que era un caso típico en puertos de escala, como último recurso. Por ejemplo, en el rol de la polacra goleta *Cronómetro*, de fecha 11 de julio de 1880 y firmado por el vicecónsul de España en Pernambuco, aparecen tres extranjeros de un total de diez hombres, incluido el capitán. Hay un inglés (Mathew Arder), un portugués (Sebastiao Quimaran) y un brasileño (Luy Adisfur dos Santos). En MMB. *Colección. Documentación de la polacra goleta Cronómetro*. RN 1585 LVIII y R 1585 D.

<sup>545</sup> Véase un ejemplo en MMB. Fondo Cia. Trasatlántica. 2.1.1/43 Vapor *Infanta Isabel* (1862-1867) s/n. Carta de los consignatarios P. de Larrinaga y Cia de Santander a los señores Pérez y Cia. 6 de octubre de 1863: Se explica que la contratación de la dotación del *Infanta Isabel* no se hizo por escrito sino que hubo un compromiso verbal en el momento de entregar los papeles; se pactaron las condiciones, y era al llegar a Cádiz cuando se firmaba el contrato.



reincidencia en faltas relacionadas con la insubordinación, la indisciplina o el incumplimiento del servicio, la ineptitud y la negligencia, la embriaguez habitual y cualquier suceso que incapacitase al hombre de mar para ejecutar su trabajo, salvo lo dispuesto en el artículo 644°. Finalmente, se incorporaba la definición de dotación de un buque como el conjunto de todos los individuos embarcados, desde el capitán hasta el paje, necesarios para su dirección, maniobras y servicios, y por lo tanto, comprendía en ella todas las categorías.

El gran cambio, producto de la reforma y relacionado íntimamente con la reestructuración del sector marítimo a partir de la Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909, o Ley Maura, es la promulgación del *Reglamento sobre contratación de las dotaciones para los buques mercantes* (Real Orden de 18 de noviembre de 1909), que tal como recordaba en su artículo 25.º, era complementario (se entiende sin perjuicio) de lo que preceptuaba el Código de Comercio vigente y las demás disposiciones que regulaban el comercio y la navegación marítimos. Pero además de ser la primera normativa específica para el sector, aparecían en el Reglamento importantes novedades de fondo y de forma. Para empezar, el Reglamento de 1909 establecía en su artículo 24.º que cualquier cuestión surgida entre las partes contratantes sobre el cumplimiento del contrato se sometería a la decisión del capitán del puerto, pero dejaba a la vez abierta la puerta a la puesta en marcha de acciones civiles ante los Tribunales ordinarios. En el artículo 7.º se preveía además que los interesados pudiesen valerse del recurso de alzada ante la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima. Aparentemente se abría una vía a la negociación por lo civil, aunque debe recordarse que la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima era un organismo supervisado por la Armada y controlado por los empresarios, y que la vía civil podía tener sus aspectos negativos, tal vez «caer en las fauces de abogados y políticos» (NARIZ DE LA BARCA, 1900:10).

Se especificaba en el Reglamento, con cierto detalle, qué categorías profesionales estaban sujetas a contrato, separando la dotación en dos categorías: oficiales y simples tripulantes. Los primeros eran los pilotos, maquinistas navales, médicos, capellanes, sobrecargos, contadores, telegrafistas y contramaestres, es decir, todos aquellos que ejercían a bordo un cargo técnico que requiriese para su desempeño tener un título profesional. Los segundos eran los tripulantes: marineros, fogoneros, operarios, practicantes, enfermeros, sirvientes y todos los que desempeñaban algún cometido mecánico en el buque. No se decía nada sobre la contratación del capitán. Existía para todas las categorías una limitación de edad: no podían

enrolarse los menores de 14 años, y entre esa edad y los 23 los trabajadores necesitaban tener el permiso de sus padres o tutores para ser enrolados en embarcaciones dedicadas a la navegación costera fuera de las tres millas, de gran cabotaje o de altura<sup>546</sup>.

El Reglamento prestaba mucha atención a la formalización de los contratos, y se tendía entre otras cosas a su estandarización. Todos los buques mercantes debían llevar sus tripulaciones contratadas en alguna de las formas establecidas en el Reglamento, formalizando el contrato donde se especificasen las condiciones del servicio a bordo. Se establecía como excepción la contratación de los oficiales, para los que no resultaban obligatorias las formas de contratación establecidas por el Reglamento; es decir, podían utilizarse, o bien adoptar cualquier otra forma de las que el derecho autorizaba. El contrato de embarco podía estipularse tanto por viaje redondo como por tiempo determinado. En el primer caso, se entendía el plazo comprendido desde el embarque hasta quedar terminada la descarga del buque de retorno en el puerto de su domicilio, con algunas matizaciones. El contrato por tiempo tenía de duración el plazo expresamente consignado en el mismo, que no podía exceder de dos años para los tripulantes y de cinco para los oficiales. Si ninguna de las partes notificaba a la otra su resolución de rescindirlo en un término de ocho días antes de su expiración, se entendía tácitamente prorrogado por períodos iguales a los estipulados en el contrato. En el caso del contrato por tiempo también debía hacerse constar el puerto al que debía ser restituido el contratado, y en su defecto, se entendía que era el del domicilio del buque. Podían darse algunos casos bastante frecuentes, como que el buque emprendiese un viaje cuya duración hubiese de exceder en un mes o más al término del contrato en vigor; en ese caso el contratado podía denunciarlo con cuatro días de antelación, por lo menos, al de la salida del buque, al cabo de los cuales se consideraba rescindido el contrato. En otros casos si la expiración del contrato tenía lugar en la mar, se entendía prorrogado hasta la llegada del buque al puerto de restitución del contratado, aunque también aquí había ciertos matices.

A diferencia de lo que sucedía en los veleros, ahora era habitual en las compañías de vapores que un marino fuera contratado para servir en diferentes barcos a lo largo del período determinado en el contrato. En ese caso, el armador podía contratar por tiempo el personal de embarco para uno o más buques determinados, o para todos ellos; en el primer caso, debía

---

<sup>546</sup> *Conferencia Intenacional de los Marineros...*, 37.

expresarse en el contrato el nombre del buque o de los buques a los cuales el documento se refería; en el segundo caso no era necesario expresarlos nominalmente. El contrato por tiempo, en vez de referirse a determinados buques, podía hacerse por líneas de navegación.

El contrato de embarco podía formalizarse consignando sus estipulaciones en el rol del buque, o bien celebrando contratas aparte. Cuando la formalización del contrato se hacía en el rol del buque, este se ajustaba a un modelo estandarizado, en cuyos folios se expresaban diferentes detalles relativos a las condiciones del contrato: alimentación que debían recibir los tripulantes, la equivalencia de monedas cuando se pagase el salario en el extranjero, y cualquier otra estipulación necesaria. En sus encasillados correspondientes se expresaban otros datos: puerto y fecha de embarque, nombre y apellidos, firma y sello de la Capitanía o del Consulado, firma del enrolado (si no sabía firmar lo hacía en su nombre otro miembro de la dotación del buque), destino o plaza que iba a desempeñar a bordo, sueldo o salario mensual, fecha de finalización del compromiso (si el contrato era por tiempo) o viaje, puerto de restitución al término de la contrata, y fecha del enrolamiento. El capitán o patrón estaba obligado a facilitar a cada uno de los individuos de la dotación una copia autorizada con su firma de las estipulaciones contenidas en el rol.

Cuando la formalización del contrato de embarco no se hacía directamente en el rol, debía extenderse separadamente por duplicado en papel común, firmándolo ambas partes. El contratado recibía un ejemplar, mientras que el capitán o patrón conservaba otra copia debidamente foliada y encarpeta. Dichos contratos solo se consideraban válidos si llevaban la firma y el sello de la Capitanía del puerto o del consulado correspondiente. Cada armador o conjunto de armadores podía redactar un modelo propio de contrato, que debía ser autorizado por la Capitanía del puerto correspondiente, y luego podía ser utilizado y reconocido como válido en las demás Capitanías de los puertos. Cuando se hacía uso del contrato impreso, aprobado y sellado por la autoridad de Marina, podía el capitán del buque omitir para la celebración de cada contrato la presentación del documento en la Capitanía del puerto o en el Consulado, sustituyendo esta formalidad con la firma de un testigo. En todo caso, estos contratos voluntarios otorgados por separado del rol debían contener las siguientes cláusulas: lugar y fecha del contrato; nombres, apellidos, domicilio, edad y profesión de los partes contratantes; número, fecha y Comandancia de la cédula de inscripción del contratado; nombre y matrícula del buque o buques, si no son todos del mismo armador; clase de

navegación a que la nave se dedica; duración del contrato; plaza que se desempeñará a bordo; obligaciones ordinarias y extraordinarias relativas al servicio del buque durante la carga y descarga; sueldo o salario, plazo en que ha de percibirlo y equivalencia de la moneda cuando el pago se verificase en el extranjero; manutención; puerto de restitución del contratado; etcétera.

Si bien en teoría ningún buque podía ser despachado sin que sus tripulantes estuviesen contratados en el rol o en contrato aparte, existía la posibilidad de regularizar la situación en el primer puerto que tocase el buque, ante la autoridad competente, bajo pena de multa. Mientras tanto, el individuo embarcado sin enrolar ni contratar, o enrolado pero no contratado, tenía derecho a las condiciones de contrato de los que estuviesen con su mismo destino, a las de su predecesor en el buque, o a lo que fuere costumbre estipular, en el puerto de embarco, para los que desempeñasen análogo cargo.

Los marinos estaban todavía obligados a prestar servicio en la Marina de guerra, y así se recogía en la Inscripción Marítima. Así, el artículo 11.º del Reglamento de 1909 establecía que ningún individuo podía ser admitido a formar parte de la dotación de un buque mercante si no presentaba la libreta de Inscripción, que lo identificaba y a la vez servía también para controlar los embarques, ya que en dicho documento debía constar el desembarco del buque en que sirvió anteriormente, lo que equivalía a un certificado de que terminó su compromiso. Solo en caso de fuerza mayor (es decir, necesidad de completar una tripulación), el capitán o el patrón quedaban exentos de toda responsabilidad si embarcaban un individuo sin libreta, con el compromiso de que el irregular se proveyese de ella lo más pronto posible o que fuera sustituido en el primer puerto que tocase el buque. En el momento de enrolarse, el tripulante entregaba la libreta al capitán, o al patrón del buque, que la retenía hasta que el interesado desembarcaba autorizadamente; si aquel abandonaba el buque de forma irregular (es decir, si desertaba) el capitán debía hacer llegar la libreta a la Capitanía del puerto donde embarcó, la cual la retenía para ejercer luego las acciones correspondientes. Por otro lado, se preservaba el tradicional sistema de salario mensual, con los ajustes correspondientes cuando debían pagarse servicios que hubiesen durado días. El Reglamento también mantenía la posibilidad de contratar la dotación «a la parte», pero debía hacerse constar en el rol o en el contrato especial la parte de las ganancias que correspondía a cada miembro de la tripulación.

En términos generales, el Reglamento de 1909 continuaba regulando los casos de naufragio siguiendo un esquema que perjudicaba a los tripulantes. Seguía sin resolverse el problema de los salarios de la tripulación en caso de naufragio, cuando lo devengado en viajes sucesivos se perdía en el último trayecto al perderse el buque. Como explicaba Ricart:

*Supongamos ahora que un buque en viaje largo ha efectuado diez travesías entre varios puertos, con cargamentos distintos y cobrando el naviero todos los fletes correspondientes a estos diez viajes comerciales; los marineros, en cumplimiento de la contrata, no han percibido sus salarios; solamente el Capitán les ha entregado, como es costumbre, pequeñas cantidades a cuenta. Emprende el buque su onceava travesía u onceavo viaje comercial y naufraga. Resulta que el naviero ha cobrado los fletes de los diez viajes comerciales y el seguro del onceavo, esto es, cobra el seguro de casco y flete; en cambio el marinero por el art. 643 del Código de Comercio pierde todos sus derechos a los salarios devengados en su onceava travesía; y por el art. 646 pierden sus crédito correspondientes a los salarios de las diez primeras travesías, toda preferencia por no haberse liquidado al fin de cada expedición comercial, como manda el código.*

El autor de este texto proponía que se pagasen los salarios, si no por semanas o meses como se practicaba con los jornaleros terrestres, por lo menos cuando se terminase cada expedición o viaje comercial, entendiendo que cada viaje era una empresa en sí misma<sup>547</sup>. Si se salvaba alguna parte del buque o del cargamento, la dotación conservaba su derecho sobre el salvamento hasta donde alcanzasen los restos del buque y el importe de los fletes de la carga salvada. Los marineros que navegaban a la parte tenían derecho solo sobre la parte del flete salvado. Si la tripulación trabajaba en el salvamento de los restos del buque o de la carga, también tenían derecho a percibir el salario correspondiente a los días de trabajo y a una gratificación proporcionada según los esfuerzos realizados y los riesgos arrostrados para conseguir el salvamento.

El capitán podía retener a todo individuo una cantidad semanal que no excediera el 25 por ciento del salario mensual, para constituir un depósito equivalente al importe de medio mes de dicho sueldo como garantía del cumplimiento del contrato. En caso de ausencia de a bordo sin permiso del capitán por más de 24 horas, el tripulante perdía desde ese momento el derecho a percibir el salario, cuyo importe se invertía en pagar a un sustituto en el servicio que le correspondía desempeñar al ausentado, sin perjuicio de otras responsabilidades penales.

---

<sup>547</sup> RICART (1893a: 12-17).

Además era causa de rescisión del contrato de embarco. En otro caso posible, el individuo que por su propia culpa se quedase en tierra al partir el buque, rompía su contrato, y sin perjuicio de las responsabilidades penales que pudieran corresponderle, perdía la garantía; si esta no alcanzaba aún la quincena, perdía los salarios devengados. Otro caso de rescisión del contrato se daba cuando un individuo de la dotación era llamado para el servicio militar. En ese caso debía desembarcar, y el capitán debía facilitarle un billete en un vapor para el puerto de su restitución, o bien en el medio de transporte más fácil de que pudiera disponerse.

Cuando un individuo desembarcaba al acabar la relación contractual, el capitán o el patrón estaba obligado, dentro de los cinco días siguientes, a dar certificado de idoneidad y conducta al individuo de la dotación que lo solicitase, para que pudiese embarcarse de nuevo<sup>548</sup>. Si el capitán desembarcaba a un miembro de la dotación antes de terminar el tiempo establecido en el contrato por reincidencia en falta, el tripulante no tenía derecho a ninguna indemnización, pero sí a que se le entregara billete para el puerto de restitución. Para los casos de revocación, el contrato debía ajustarse a lo que disponían los artículos 638, 639 y 640 del Código de Comercio comentados en otro capítulo. En el caso relativamente frecuente de que un buque cambiase de armador, se entendía que este se subroga en todos los contratos con la dotación por el mero hecho de no denunciarlo, con el abono de sueldo, indemnizaciones y viajes que quedaban especificados.

Tanto los individuos de la dotación como los pasajeros enfermos a bordo debían ser asistidos por cuenta del armador o del fondo común, durante la navegación. Cuando la enfermedad del tripulante no era causada por un acto suyo, ni se hallaba comprendida en la Ley de Accidentes del Trabajo, el artículo 22.º establecía la forma de actuar. Por ejemplo, el individuo enfermo de la dotación contratado a plazo era desembarcado al llegar a puerto, si el capitán lo juzgaba necesario, y corrían a cuenta del armador los gastos de asistencia del enfermo y el abono del salario hasta un mes después de desembarcado, así como el abono del pasaje al puerto de restitución, cuando se hallase en condiciones de emprender el viaje. Otro caso era que la enfermedad se considerara perjudicial para la salud de los que iban a bordo, de modo que el enfermo podía ser desembarcado en el primer puerto en que tocaba el buque, si es que no se negaban á recibirlolo aceptaban. El tripulante tenía derecho a que, por cuenta del armador, se

---

<sup>548</sup> Cuando el individuo estaba enrolado para el servicio de la máquina, el certificado lo extendía el primer maquinista, consignando su visto bueno el capitán o patrón.

le abonase el billete de pasaje en vapor hasta el puerto de restitución. En un tercer caso, si la enfermedad duraba menos de un mes y al restablecerse el enfermo faltase aún la mitad del plazo de duración del contrato, el tripulante tenía derecho a regresar al buque en que estaba embarcado, para continuar con el cumplimiento del contrato hasta su terminación prefijada. Pero si el tiempo que quedase por cumplir fuese menos de la mitad, o la enfermedad durase más de un mes, quedaba rescindido el contrato. Por último, en un cuarto caso de contrato por viaje redondo, el desembarco por enfermedad llevaba parejo su rescisión; el enfermo no tenía derecho más que a la asistencia facultativa, el percibo del salario hasta un mes y el pago del viaje al puerto de restitución.

El Reglamento de 1909 estuvo vigente hasta su reforma, el 26 de marzo de 1925. Entonces se incorporaron algunos avances producto de la evolución de la legislación social en los años posteriores a la Gran Guerra, en concreto la Conferencia Internacional de los Marineros, que se celebró en junio de 1920 en Génova.

### **3.5 CAMBIOS EN LAS CONDICIONES DE TRABAJO**

Las condiciones de vida y de trabajo mejoraron enormemente en los vapores, y los avances en la alimentación, la salud y la higiene contribuyeron especialmente al bienestar de las tripulaciones. No solo la construcción metálica permitió habilitar mejores espacios para los hombres, sino que las máquinas a bordo daban lugar a lujos como la calefacción, el agua caliente, las duchas y la luz eléctrica, inimaginables en los años de la vela. La existencia de servicios sanitarios, agua corriente y neveras pueden parecer en la actualidad logros pequeños, pero para los hombres que habían conocido la dureza de la vida en un velero de madera constituían pequeños milagros.

La mecanización, el desarrollo tecnológico en todos los niveles y la revolución de las comunicaciones comportaron una innegable mejora en las condiciones de trabajo y de vida, por lo menos para aquellos que no estaban al servicio directo de las máquinas. En el siguiente cuadro pueden apreciarse de forma muy esquemática los cambios producidos en cuanto a la calidad de vida de los trabajadores de los buques de vela, en contraste con los trabajadores en

los buques de vapor, una realidad que debe ser tenida en cuenta siempre que se plantee una visión idealizada del mundo de la vela:

**Tabla 16. Mejoras en las condiciones de vida y de trabajo**

	<b>Buques de vela</b>	<b>Buques de vapor</b>
<b>Alimentación</b>	Salazones, alimento seco. Reserva de agua limitada. Alto riesgo de escorbuto. Grandes diferencias entre categorías.	Frigoríficos, comida fresca gracias a viajes más rápidos, inquietud por la dietética, etc. Plantas potabilizadores a bordo. Reducción de las diferencias entre categorías.
<b>Entorno</b>	Frío, humedad.	Calefacción, ropa seca, agua caliente.
<b>Higiene</b>	Insalubridad, escasez de agua, dificultad de aseo personal, etc. Espacios no ventilados.	Desalinizadora, facilidad para la limpieza, avances científicos, vigilancia sanitaria, etc. Ventilación forzada, camarotes, duchas.
<b>Trabajo</b>	Trabajo manual, falta de medios de protección.	Ayudas mecánicas, previsión social, reducción del peligro.
<b>Espacios</b>	Grandes diferencias por categorías. Espacios compartidos para las clases subalternas.	Se atenúan las diferencias por categoría. Cámaras individuales o compartidas por grupos pequeños.
<b>Seguridad</b>	Desprotección antes los accidentes, etc.	Seguridad de la vida en la mar.

### 3.5.1 La regulación del trabajo a bordo

Como se ha visto, en un buque de vapor una gran parte de los trabajos tradicionales de la mar se mantenían, pero la desaparición del aparejo, la incorporación del nuevo equipo propulsor y la proliferación de buques metálicos derivó en nuevos y diferentes trabajos. A las tareas señaladas en un capítulo anterior, hay que añadir todos los trabajos relacionados con nueva maquinaria auxiliar, o con elementos mecánicos que aparecían en casi todos los rincones del buque y en todas las operaciones, además de todos aquellos relacionados específicamente con cada departamento y con las nuevas capacitaciones profesionales necesarias en ellos. Mientras que los vinculados al manejo de las velas desaparecieron progresivamente, se antenía el



grueso de los trabajos relacionados con amarra, cabos, puntales, botes, anclas, etcétera, aunque con algunas diferencias. Una gran parte de las aptitudes marineras tradicionales eran todavía válidas, ya que, por ejemplo, el manejo de los puntales de carga es básicamente igual que el de las vergas de un velero, un juego de cabos y aparejos. Pero también el trabajador se vio impelido a adquirir nuevas habilidades. La generalidad de los trabajos de mantenimiento continúa como en los veleros, con el añadido de las nuevas necesidades que tienen que ver con los elementos mecánicos y con el casco metálico.

Aparte de la lucha por un salario digno, el segundo punto de conflicto permanente en la Marina mercante era la regulación del trabajo a bordo<sup>549</sup>. Si en cualquier sector económico la regulación de la jornada de trabajo, los días festivos, las posibles vacaciones y otros asuntos relacionados eran importante motivo de desacuerdo, en la mar esta cuestión era todavía más problemática. La pregunta clave era cómo regular el trabajo en los buques de vapor sin causar perjuicio al servicio y sin caer en el extremo de la explotación total de las tripulaciones. En el primer gran conflicto planteado en la Marina mercante española, es decir, en la huelga marítima de 1904, citada en diferentes momentos a lo largo de este trabajo, este asunto era central<sup>550</sup>.

En los veleros el trabajo se organizaba según un sistema de guardias, con dedicación continua sin apenas descanso, sin fiestas y sometidos a una estricta disciplina. En los vapores se mantenía este sistema pero empezaba a cuestionarse abiertamente. Para entender las implicaciones del sistema de horarios en los vapores, es interesante el testimonio recogido por la Comisión Provincial de Reformas Sociales de Oviedo, que aunque se basa en la navegación de cabotaje, resulta una fuente primaria muy útil:

*En la navegación a vapor y en el Mediterráneo llegan a no quedar a los marineros y fogoneros más que de tres a cuatro horas de sueño en verano, puesto que todo el día lo emplean en la carga y la descarga, y la noche en la travesía de un puerto a otro. En invierno y en los puertos de marea*

---

<sup>549</sup> También aquí existe un punto de contacto con el sector ferroviario, donde se planteaba una problemática similar en cuanto a la regulación de la jornada laboral, una de las primeras reivindicaciones del movimiento obrero en el ferrocarril (BALLESTER, 2009:14).

<sup>550</sup> La propuesta obrera era exhaustiva: «En estas bases está reglamentada la jornada de trabajo tanto en el puerto como en el mar, también está reglamentado el salario y hasta la alimentación, con una minuciosidad digna de un consumado maitre de hotel» (en RICART,1903e: 706). Ricart estaba totalmente de acuerdo con los obreros en cuanto a los salarios o a la supresión de los embarcadores, pero tenía serias dudas en cuanto a la organización del trabajo, las guardias y la disciplina.

*tienen algo más tiempo para el descanso, pero siempre resulta excesivo el número de horas de trabajo, y entre las faenas de a bordo en el puerto y los cuartos en la mar resultan, cuando menos de catorce y diez y seis por día, con la circunstancia agravante de que el sueño no es seguido, pues los cuartos para los marineros son de dos horas y de cuatro para los pilotos; pero ni unos ni otros tienen más de esta última cifra para descanso seguido. Los pilotos tienen el mismo número de horas de trabajo que los marineros, más la responsabilidad de faltas y averías en la carga, que a veces tratándose de tabaco, puede dar lugar a multas que importan muchos miles de pesetas. La falta del necesario descanso de los pilotos y marineros es causa de la casi totalidad de los abordajes, y mientras no desaparezca, serán inútiles cuantas precauciones se tomen [...] para evitarlos.*

*Los vapores, salvo los casos de reparación y de temporal que impida salir a la mar, navegan todo el año, sin más detención que la indispensable para la carga y descarga. En los barcos de vela las estadias suelen ser más largas [...]. Los marineros de los últimos tienen menos trabajo en travesías largas; la costumbre es que un día tengan libres para el descanso ocho horas, y al siguiente doce: lo cual da por término medio diez para sueño y comida. Ya se comprende que en caso de mal tiempo no rige esta regla y todo el mundo tiene que estar sobre cubierta cuanto sea preciso para la maniobra. De todos modos la vida del marinero es menos dura en el barco de vela, y si pueden encontrar alguna en que se navegue a meses, lo prefieren siempre. Los que van a la parte ya hemos dicho que en muchos viajes apenas sacan para la comida y muy escaso jornal.*

*Los maquinistas y fogoneros no tienen menos trabajo que la gente de cubierta, puesto que en los de carreras cortas no hay más que un maquinista, el cual necesariamente ha de estar de guardia toda la noche, que es cuando suele hacer la travesía. En los vapores de la carrera del Mediterráneo son dos los maquinistas, haciendo guardias de cuatro o de seis horas [...]. De todos modos resultan doce de trabajo muy penoso si hay mal tiempo. En caso contrario puede reducirse a la vigilancia, que si la máquina no es mala o muy vieja, deja grandes intervalos en que no es preciso más que engrasar. En cambio los fogoneros y paleros no tienen momento de reposo, resultando para ellos las mismas doce horas de trabajo con guardias de cuatro horas en unos buques y de trece en otros. En todos es durísimo el trabajo de estos obreros<sup>551</sup>.*

En Barcelona, para 1911, la jornada laboral media se calculaba según los siguientes datos. En navegación de altura, engrasadores, fogoneros y paleros, 9 horas; marineros, 12 horas; mozos y muchachos, entre 12 y 14 horas. En navegación costera, fogoneros y paleros trabajaban una media de 13 horas, marineros 12 horas y mozos entre 12 y 14 horas<sup>552</sup>. Pero mientras que en

---

<sup>551</sup> *Reformas sociales: Información oral y escrita publicada de 1889 a 1893*. Tomo V. Información oral y escrita practicada por la Comisión Provincial de Reformas Sociales de Oviedo. Sesión de 19 de octubre de 1884, 451.

<sup>552</sup> *Anuari d'Estadística Social de Catalunya. Publicat pel Museu Social de Barcelona*. Tabla horarios de trabajo y salarios. Clase 22: Transporte marítimo.

cuanto a los sueldos se aceptaba la posibilidad de discusión y de llegar a acuerdos concretos, la reglamentación del trabajo se consideraba un tema innegociable por parte de la patronal a causa de los perjuicios que supondría, en su opinión, para el correcto funcionamiento de los buques<sup>553</sup>. Era necesario por tanto conseguir la intervención del Estado en la regulación del trabajo. Esta cuestión fue objeto de un proceso lento, complicado e infructuoso de presentación de proyectos, discusiones interminables, disolución del Parlamento, presentación de nuevos proyectos, etcétera. El problema fue resuelto solo en parte y ya fuera del ámbito cronológico de mi estudio, como una de las consecuencias del impacto de la Gran Guerra en el sector marítimo. Las tensiones acumuladas en el proceso de discusión entre las sociedades obreras y la patronal estallaron en la primera huelga general vivida por la Marina mercante española, la denominada «huelga grande» de mayo de 1914.

La Dirección General de Pesca y Navegación presentó un proyecto de reglamento sobre el trabajo a bordo de los buques mercantes, que fue sometido para su estudio al Instituto de Reformas Sociales, reunido en sesión de 7 de junio de 1915. El Instituto se mostró favorable al texto, pero este fue rechazado por la representación naviera en la Junta Consultiva de la Dirección General de Pesca y Navegación, por estar:

*en pugna con el espíritu francamente conservador de nuestras clases navieras, que recibieron con sobresalto y con alarma el anuncio de que el Estado se declaraba francamente intervencionista en el régimen de la vida de a bordo, poniendo límites en la contratación a las facultades de los patronos, y afirmando por su cuenta el derecho del obrero marítimo a ciertas garantías de descanso mínimo y de retribución por encima y con independencia de cualquier estipulación en contra contenida en los contratos con los tripulantes<sup>554</sup>.*

Para desencallar el asunto, y de forma extraordinaria, una Real Orden de 28 de junio de 1915 nombró una comisión especial. El proyecto resultante<sup>555</sup> fue objeto de un informe favorable por la mayor parte de los miembros de la Junta consultiva y también por el Instituto de Reformas Sociales, pero sufrió la oposición frontal de la patronal, a través de la Asociación de

---

<sup>553</sup> Esta es la opinión, por ejemplo, de la Sección de Navegación de la Cámara de Comercio de Barcelona. Una comisión formada por Fermín Izaguirre, Francisco María Tintoré y José Ricart Giralt dictaminaba, en 2 de noviembre de 1903, que en cuanto a los sueldos podía haber acuerdos, pero en cuanto a la organización no era posible a causa de las perturbaciones que causarían las propuestas de los obreros (en AHCOINB, caja 72, expediente 23).

<sup>554</sup> «Próximas sesiones de la Junta Consultiva de la Dirección de Navegación y Pesca», en *Marina*, núm. 10, 16 de junio de 1915, 126-127.

<sup>555</sup> Puede consultarse en *Marina*, núm. 13, 1 de agosto de 1915, 169-170.

Defensa Patronal de Bilbao, auspiciada por la Asociación de Navieros de Bilbao, utilizando los argumentos esgrimidos anteriormente<sup>556</sup>. La prensa de la época se hizo eco del rumor de que el Presidente del Consejo de Ministros, Eduardo Dato, había formado una comisión de seis personas en representación de los intereses de la Marina y había llegado al acuerdo de poner en vigor el reglamento mediante Real Decreto sin aguardar la apertura de las Cortes. Pero esta posibilidad no se formalizó y se convocó una huelga para el 28 de julio, aunque en términos confusos. Los navieros del Mediterráneo habían aceptado las propuestas de la Junta y de la comisión especial, mientras que los navieros vascos se oponían radicalmente. Por ello las asociaciones obreras reconsideraron su posición, por parecerles injusto tratar a toda la patronal del mismo modo. La huelga fue desconvocada al aceptar una segunda promesa del presidente del Consejo de Ministros de remitirlo a las nuevas Cortes<sup>557</sup>. Hay que decir que, de forma paralela, la Compañía Trasatlántica Española tomó la iniciativa de redactar su propio Reglamento del trabajo a bordo, de carácter provisional, ya que consideraban muy deficiente el aprobado por la Dirección General de Navegación y Pesca<sup>558</sup>. En realidad la lectura del proyecto de Reglamento demuestra que aquel era excesivamente vago y, ciertamente, no consideraba las diferencias entre tipos de buque o tipos de tráfico.

Tras el primer fracaso en su tramitación, el proyecto de ley del trabajo fue presentado nuevamente el 24 de mayo de 1916<sup>559</sup> y otra vez el 28 de octubre de 1918 sin que se aprobara. Un nuevo intento fue puesto en marcha a partir de una propuesta directa de diversas asociaciones profesionales<sup>560</sup>. La propuesta fue recogida en parte en un nuevo borrador de Reglamento, de fecha 10 de octubre de 1919. Sin embargo, este proyecto de nuevo no satisfizo a nadie y tuvo que volver a reformarse en un reglamento en 1922 (Decreto de 31 de mayo de 1922, publicado en la *Gaceta de Madrid* de 15 de junio de 1922)<sup>561</sup>. Con todo, la

---

<sup>556</sup> Véase VALDALISO (1990:99 y nota 47); también alguno más detalles sobre el proceso en *Marina*, núm. 12, 16 de julio de 1915, 150-151, y núm. 14, 16 de agosto de 1915, 182-184.

<sup>557</sup> Para este conflicto véase «La reglamentación del trabajo a bordo», en *Marina*, número 13, 1 de agosto de 1915, 162-163.

<sup>558</sup> Compañía Trasatlántica. *Instrucciones Generales. Adiciones y modificaciones hasta marzo de 1923*. [s. l. y s. f.] Circular núm. 409, de 1 de octubre de 1915.

<sup>559</sup> La Cámara de Comercio de Barcelona fue consultada sobre el proyecto de Reglamento. La Comisión de Asuntos Marítimos nombró una ponencia especial compuesta de los señores Bosch y Alsina, Gubert, Anastasio y Martí Ventosa (en AHCOCINB, Comisión de Asuntos Marítimos. Libro 2146. Núm. 59. Sesión de 30 de junio de 1916; Dictamen de 12 de julio de 1916 sobre el Proyecto de Ley de Trabajo a Bordo; caja 750, expediente 27).

<sup>560</sup> *Vida Marítima*, núm. 635, 20 de agosto de 1919, 364-365.

<sup>561</sup> En el archivo de la COINCB, caja 628, expediente 10, hay una copia.

regulación de la jornada laboral, de los días festivos y del mes de permiso siguió siendo el caballo de batalla de las reivindicaciones laborales en la Marina mercante hasta 1936.

La jornada de ocho horas para los marinos fue el tema central de la Conferencia Internacional de los Marinos, celebrada en Génova en junio de 1920, organizada por la Oficina Internacional del Trabajo. Tal como se indica en la memoria, las condiciones de aplicación a los marinos del Convenio acordado en Washington en el mes de noviembre de 1919, con objeto de limitar a ocho horas el trabajo de todas las empresas de transporte por mar, «constituía el centro moral de la Conferencia, y el no haberse llegado respecto de ella a solución de concordia, impide a una parte de los elementos interesados mirar el resultado con satisfacción»<sup>562</sup>. En España había sido implantada por un Real Decreto de 3 de abril de 1919, pero los marinos no estaban incluidos.

### 3.5.2 Siniestralidad laboral. la ley de accidentes de trabajo

El peligro forma parte inherente del trabajo del marino, como también cierto tipo de enfermedades y accidentes<sup>563</sup>. Por un lado, el lugar de trabajo, el buque, se mueve en un medio hostil y una gran parte del trabajo del marino es de mera supervivencia en medio de tormentas, huracanes, y demás, en constante peligro de caídas al mar, ahogamiento, hipotermia, etcétera<sup>564</sup>. En navegación, el manejo de los aparejos, el velamen, las maquinillas y los mecanismos expone a las tripulaciones a accidentes diversos que pueden incluir, por

---

<sup>562</sup> *Conferencia Internacional de los Marinos*.... Otros temas tratados en esta conferencia fueron: la repercusión sobre los efectivos a bordo y sobre los reglamentos concernientes al alojamiento y a la higiene; la inspección de las condiciones de embarque de los marinos; la colocación; los sistemas de seguro contra el paro; el proyecto de convenio sobre la indemnización de paro en caso de pérdida por naufragio; la prohibición de la admisión al trabajo de los niños menores de 14 años; la posibilidad de establecer un estatuto internacional de los marinos; y algunas resoluciones relativas a las enfermedades venéreas.

<sup>563</sup> Un ejemplo en AM. *Cuaderno de bitácora de Salvador Maristany Sensat, capitán y piloto de derrota de la corbeta Pablo Sensat de la matrícula de Barcelona*. El 17 de enero de 1879, el marino Faustino Marqués cayó al mar. Al grito de ¡hombre al agua! se realizaron las maniobras pertinentes (parar el barco, arrojar objetos flotantes, arriar unos botes, etcétera). Después de cerca de dos horas de buscar, en junta de oficiales se determinó seguir el viaje y dar al marino por perdido.

<sup>564</sup> El 13 junio de 1906, la corbeta *Habana*, al mando del capitán Mariano Sust, salía del puerto de Barcelona. En la punta de la desembocadura del Llobregat, en el momento de desplegar las velas, se rompió una cadena y la verga mayor cayó sobre cubierta. El hombre que la manipulaba cayó al agua, pero pudo ser rescatado por el bote del práctico, que todavía se hallaba en las proximidades. En AS. *Memorias de Jaime Sust Alsina, Mamotreto* núm. 2, 92. Otro ejemplo en MASÓ, 2009: 71-72: se reproduce la narración del diario de bitácora de la corbeta *Pablo Sensat*, el 17 de enero de 1879.

ejemplo, caídas desde alturas considerables sobre cubierta, aplastamientos, fracturas y contusiones. En los buques de vapor, el centro de máximo riesgo pasa de las alturas del aparejo a la sala de máquinas, un espacio propio de los accidentes directamente relacionados con la maquinaria (entre otros, explosiones de calderas, quemaduras al tocar los hornos, dedos aplastados, intoxicaciones, asfixia y rotura de tuberías que dejan escapar el vapor)<sup>565</sup>. Noticias como la siguiente eran lamentablemente frecuentes en la prensa: «En el vapor correo Vizcaya [...] reventó una caldera tres horas después de salido del primer puerto [...]. han muerto de la guarnición de la máquina el tercer maquinistas, el cabo aguja [cabo de agua], tres fogoneros y dos paleros». O esta otra, referente al estallido de la caldera en un buque cargado con 1.200 latas de petróleo que se incendió y en el cual, aunque la mayor parte de los tripulantes y pasajeros escaparon, «hay que lamentar dos desgracias personales, la del fogonero que desapareció envuelto en los restos del buque, y la del maquinista, que fue sacado a tierra con graves quemaduras, de las cuales se nos dice que falleció al poco rato»<sup>566</sup>. Por otro lado, el Departamento de máquinas queda por debajo de la línea de flotación y en caso de accidente grave o de naufragio las posibilidades de abandonar el buque son escasas; cuando la embarcación se va a pique, pocos maquinistas, fogoneros o paleros sobreviven. Finalmente, también en el puerto los trabajos de carga y descarga son proclives a causar accidentes de todo tipo<sup>567</sup>.

Cuando un marino se hallaba incapacitado para el trabajo era desembarcado, y debía buscar en tierra el tratamiento adecuado o incluso debía pagar el coste de su cura (por enfermedad o accidente), como se ha visto en anteriores apartados. Por ejemplo, en 1868 un contra maestre murió a bordo de la polacra goleta *Teresa*, según consta en el documento por reumatismo, tal vez una fiebre reumática que dañó órganos vitales. No quiso quedar desembarcado y murió en el viaje de vuelta. El capitán hizo las cuentas y de sus haberes (117 \$) se descontaron los gastos médicos y de enfermedad contraídos por el buque en el cuidado del hombre<sup>568</sup>.

---

<sup>565</sup> Kennerley citaba el testimonio del hijo de un fogonero que recordaba las «*trimmers badges*», cicatrices en los hombros producidas por las puertas de los hornos. Según decía, muchos fogoneros llevaban tatuajes para disimularlas (KENNERLEY, 2008:220. Apéndice 1).

<sup>566</sup> La primera referencia en *La Vanguardia*, 23 de agosto de 1884; la segunda en *La Vanguardia*, 25 de enero de 1886.

<sup>567</sup> No todos son casos extremos como el del *Express*, cargado de munición, que explotó en el puerto de Barcelona el 17 de agosto de 1875. Entre los muertos estaba el capitán, Antonio Chiqués, y los consignatarios. En *Catástrofe del vapor Express. Junta de Auxilios a favor de las familias de aquel siniestro. Memoria*. Barcelona: Establecimiento tipográfico de Narciso Ramírez y Cia. 1876.

<sup>568</sup> En ACA. Diversos. Comandancia de Marina de Barcelona. Expediente 24. *Diligencias instruidas con motivo del fallecimiento de Silvestre Maristany, natural de Masnou, de cuarenta años, a bordo de la polacra-goleta*

En el negocio de la navegación la seguridad en el trabajo era asunto de cada trabajador. Se aprendía a golpes, con la experiencia del día a día, y así los accidentes eran frecuentes. El conocimiento del oficio y la habilidad para tomar las decisiones correctas de forma rápida podían suponer la diferencia entre la vida y la muerte. Cada hombre debía cuidar de sí mismo y no existía nada equiparable a una política de prevención de riesgos, solo sistemas rudimentarios para prevenir accidentes: líneas de vida en algunas zonas del buque, uso aros salvavidas, etcétera<sup>569</sup>. Como es sabido, fue solo después de la catástrofe del *Titanic* cuando se desarrolló una legislación en este sentido, con la firma del Convenio Internacional de Londres de 1913, ratificado y desarrollado en España por la Ley de 29 de diciembre de 1914<sup>570</sup>.

No hay estadísticas de la siniestralidad en la mar para esta época en España<sup>571</sup>. Los únicos datos que he podido localizar corresponden al estudio de Miquel Sastre sobre la siniestralidad en distintos oficios durante el período 1904-1907<sup>572</sup>.

**Tabla 17. Siniestralidad anual entre los marinos barceloneses (1904-1907)**

	1904	1905	1906	1907
Fogoneros	63	75	57	68
Marineros	56	56	97	88
Maquinistas	-	61	77	65

**Fuente:** SASTRE (1905; 1906; 1907; 1908).

---

*Teresa, de la que era contramaestre.* Otro ejemplo, publicado este en una revista: «En estos momentos, una de las primeras empresas navieras reclama al Capitán que fue de uno de sus buques la friolera de 2.500 pesetas por los gastos de una pulmonía que aquel cogió en el Mar de Azoff, desempeñando su destino [...], pues si es indudable que el Capitán ha de reintegrar a la casa este gasto, ya que así lo dispone el art. 644 del Código de Comercio, también está fuera de toda duda que el armador, además de la cabeza para calcular, ha de tener corazón para sentir y sentir como ordena la Doctrina cristiana» (en RICART, 1903b: 46). En una nota a pie de página del autor se añadía: «En Inglaterra, Francia, Bélgica, Holanda, Italia y Portugal, los gastos de enfermedad de los tripulantes son a cargo del buque. En Alemania, el armador paga tres meses de enfermedad».

<sup>569</sup> Sobre este tema véase GARCÍA (1998).

<sup>570</sup> Resumido en RODRÍGUEZ (1915:473-477).

<sup>571</sup> Viliers citaba la cifra de por lo menos 10.000 marinos muertos a bordo de buques británicos de vela para un período de 10 años, ente 1900 y 1910 (VILIER, 1972:27).

<sup>572</sup> En SASTRE (1906). También las ediciones correspondientes de 1905, 1906 y 1907.

Es posible tomar los datos de otros oficios, facilitados por Sastre, como referencia comparativa. Por ejemplo, en 1906, se situaban por encima en siniestralidad los albañiles (427 accidentes), los descargadores de muelle (298) y los metalúrgicos (123). Con similar índice de accidentes se hallaban los cerrajeros (99), los canteros (79), los fontaneros (69) y los picapedreros (80). Por debajo quedan otros, como los vidrieros (17), los tipógrafos (45), los marmolistas (25) y los estucadores (32).

Naturalmente, el naufragio del buque es el máximo momento de peligro colectivo. Por diversas causas, una embarcación puede ponerse en peligro y perderse totalmente, a menudo con su tripulación completa: abordaje, incendio, mal tiempo, varada, vía de agua y otros<sup>573</sup>. Con el naufragio se perdía el lugar de trabajo, el domicilio y gran parte de las opciones de supervivencia. Cuando había un naufragio y las tripulaciones se perdían, las familias quedaban en el más absoluto desamparo. Un ejemplo ilustrativo es lo que sucedió cuando se perdió el vapor *Ignacio Roca*, de la Compañía Marítima Comercial, de Barcelona. Salió el 5 de marzo de 1905 de West Hartlepool con destino Barcelona y desapareció sin dejar rastro en el golfo de Vizcaya. Murieron 26 hombres. A iniciativa de la naviera se abrió una campaña de recogida de fondos para socorrer a las familias. La dirección de la naviera difundió en los círculos marítimos de la Ciudad Condal una circular de fecha 1 de mayo que decía:

*Como la mayor parte de las familias de los desgraciados tripulantes quedan en la más espantosa miseria, y con el humanitario fin de aliviar en lo posible su situación, hemos acordado invitar a todo el personal, tanto de mar como de tierra, que presta servicio en esta Sociedad, así como a los Sres. Accionistas, Consignatarios y amigos de la misma, para que contribuyan a la suscripción que hemos iniciado, y le rogamos invite a su vez a sus numerosas relaciones y personal a sus órdenes para que coadyuven a tan caritativa obra<sup>574</sup>.*

Existía un vacío legal que provocaba situaciones desesperadas, como el caso citado del vapor *Ignacio Roca*, que no estaba abanderado en España y por tanto su tripulación no pudo acogerse a la legislación vigente. No era este un caso único. Cuando el 8 de julio de 1906 se

---

<sup>573</sup> Puede encontrarse información y estadísticas sobre naufragios en las décadas de 1860 y 1880 en Martín FERREIRO, (1881: 185-296).

<sup>574</sup> En AHCOCINB, caja 80, expediente 16. Suscripción para socorrer a las familias de los tripulantes del *Ignacio Roca*. Naturalmente se refiere a la Ley de 20 de enero de 1900. En *el Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 35, 1 de mayo de 1905, se dice que el *Ignacio Roca* llevaba bandera uruguaya y por eso los tripulantes no podían acogerse a la Ley de Accidentes. Tal vez por eso se comentaba este asunto en el número siguiente del boletín (núm. 36, de 1 de junio) como algo que había provocado una reacción extraordinaria, siendo como eran los naufragios tristemente habituales.



perdió en la costa americana la corbeta uruguaya *Margarita*, con tripulación española, los naufragos se vieron enfrentados a una situación absurda. Conducidos los hombres a Filadelfia, donde había representación consular española, se les dijo que al ir contratados por un buque uruguayo no podían hacer nada por ellos, mientras que en el consulado uruguayo se adujo que por ser de nacionalidad española quedaban fuera de su jurisdicción<sup>575</sup>.

Los accidentes de trabajo eran frecuentes en la mar, y por ello la existencia de una norma reguladora específica para este sector figuraba entre las reclamaciones clásicas en el sector, ya que no todos los marinos se hallaban entre los beneficiados por la Ley de Accidente de Trabajo de 30 de enero de 1900, desarrollada posteriormente por un Reglamento de 28 de julio de 1900.<sup>576</sup> Los beneficios de la Ley de Accidentes de Trabajo de 1900 solamente recaían en los operarios, entendiéndose por tales los que habitualmente ejecutan un trabajo manual fuera de su domicilio y por cuenta ajena; esto excluía al capitán y a los pilotos de los buques, por considerarse de carácter técnico su cometido. La Liga Marítima envió un comunicado al presidente del Congreso pidiendo que se reformase la ley y se incluyese a los oficiales de cubierta igual que lo estaban los maquinistas<sup>577</sup>, y la Asociación Náutica Española solicitó formalmente esta inclusión, pero en el boletín de dicha asociación profesional se decía que un Informe de la Comisión de Reformas Sociales había abogado en contra<sup>578</sup>. De hecho, una Real Orden de 12 de mayo de 1903 de Gobernación, de acuerdo con la Comisión de Reformas Sociales, había negado la inclusión de los oficiales por su carácter técnico. En el sector del transporte marítimo se entendían comprendidas en la Ley de Accidentes únicamente el personal cuyos sueldos o salarios no excedían de las 10 pesetas diarias. En las primeras asambleas de marinos de las cuales se tienen noticia, como por ejemplo el Congreso Nacional de los Marinos Mercantes de 1902, se pedía (en el artículo 25.º, punto 4.º) «la inclusión de todos los marinos mercantes entre los beneficiados por la ley de accidentes del

---

<sup>575</sup> Así se narra por lo menos en el *Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 52, 1 de octubre de 1906. Era bastante frecuente en los años inmediatamente anteriores y posteriores al cambio de siglo que por razones fiscales algunos navieros abanderaran sus buques en repúblicas sudamericanas, siendo Uruguay una de las preferidas.

<sup>576</sup> También en el Reino Unido este asunto fue objeto de debate. En relación con las discusiones que dieron lugar al Acta de 1906 sobre accidente e indemnizaciones, DIXON (1881: 262) cita una circular de los armadores de Glasgow que decía: «*injuries on shipboard were acts of God, and if they could not be so classed, and anyones was responsible at all, it should be the state who paid up*».

<sup>577</sup> *El maquinista naval*, núm. 186, 1 de agosto de 1911.

<sup>578</sup> *Boletín Náutico, Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 37, 1 de julio de 1905. En la misma revista, en el número 97, de 4 de julio de 1910, se corroboraba que el Instituto de Reformas Sociales envió una comunicación en este sentido a la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante Española.

trabajo, aun en el caso de pérdida total del buque en que naveguen»<sup>579</sup>. Este problema no fue de hecho subsanado hasta la publicación de un Real Decreto de 15 de octubre de 1919, y posteriormente mediante diversos artículos del Código de Trabajo, concretamente del 292.º al 302.º (FARIÑA y OLONDO, 1934).

Los diferentes casos planteados ante los tribunales ayudan a comprender cómo las navieras se desentendían de la asistencia a sus trabajadores en caso de accidente. La falta de un marco legal facilitaba que los armadores actuasen con la máxima libertad ante estos hechos<sup>580</sup>. Por ejemplo, en la prensa especializada se citaba el caso de una sentencia del Tribunal Supremo en un juicio seguido entre la viuda del maquinista Marcelino Alzaga, muerto en la explosión de la caldera del vapor *Elena*, y la compañía Serra, propietaria del buque. Dicha sentencia, de 23 de febrero de 1903, reconoció el derecho de la viuda a acogerse a la Ley de Accidentes de Trabajo, pero la compañía, en boca de su gerente José Serra Font, mantenía que un maquinista no podía ser considerado como obrero ya que «se entiende como operario para los efectos de dicha ley todo el que ejercita habitualmente un trabajo manual fuera del domicilio por cuenta ajena», y que el maquinista tenía a su cargo la dirección técnica y facultativa de la máquina con obreros a sus órdenes para los trabajos manuales. Además, Alzaga disfrutaba de un salario fijo mensual y no de un jornal o salario diario, lo que, según la empresa, le apartaba de la consideración de obrero. El magistrado, Víctor Covián, alegó que el maquinista manipulaba la máquina manualmente, y precisamente por eso fue la primera víctima de la explosión. El magistrado tampoco tuvo en consideración el argumento salarial presentado por la empresa<sup>581</sup>. A raíz de este asunto, una Real Orden del Ministerio de Gobernación de 12 de mayo de 1903 consideró individuos incluidos en la ley a los operarios por cuenta ajena que se dedicaban a cualquier tipo de navegación, pesca o industrias marítimas<sup>582</sup>. Se invitaba a los armadores a

---

<sup>579</sup> *Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 8, 1 de febrero de 1903. Acuerdos del Congreso de Marina Mercante, entre el 26 y el 31 de diciembre de 1902 en Gijón. También *Vida Marítima*, núm. 38, 20 de enero de 1903, 32-33; y núm. 39, 30 de enero de 1903, 44-47. En esta última referencia, se trata de comentarios de José Ricart Giralt.

<sup>580</sup> Esto no era exclusivo de la marina española. Tal como informaba puntualmente la revista *El Mundo Naval Ilustrado* en su número 8, de 30 de marzo de 1900, en Inglaterra la gente de mar había sido excluida del acta de seguros de trabajo de 1897. En otros casos no eran los navieros sino las propias autoridades, en casos como el de la corbeta uruguayaya *Margarita* con tripulación española, que naufragó el 8 de julio de 1906 en la costa americana. (en *Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 52, 1 de octubre de 1906).

<sup>581</sup> *Vida Marítima*, núm. 45, 30 de marzo de 1903, 176; y *Vida Marítima*, núm. 366, 29 de febrero de 1912, 91; también *Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 10, 1 de abril de 1903; y núm. 11, 1 de mayo de 1903.

<sup>582</sup> En el caso del primer oficial Arturo Valls, muerto en la explosión de un tanque a bordo del *Ciudad de Reus*, uno de los primeros petroleros de la Marina española, un juez declaró que la viuda debía cobrar la indemnización, usando el caso Lazaga como ejemplo (en *Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica*

considerar en los contratos la inclusión de capitanes y pilotos, pero era una propuesta abierta a la voluntad del armador. Los capitanes protestaban argumentando que aunque eran técnicos debían realizar en muchas ocasiones trabajos manuales o físicos, como por ejemplo en los trabajos de carga o descarga. Si sucedía un accidente en la bodega durante la estiba, un marinero cobraría, en cambio el oficial que estuviese a su lado en la misma operación no. Aunque con otro sentido, a esta misma problemática corresponde el caso de un marinero arrebatado por un golpe de mar. Según una sentencia de 28 de mayo de 1904, este caso debía ser reconocido por la Ley de Accidentes, ya que «aunque el golpe de mar sea debido a fuerza mayor, no es esta fuerza mayor extraña al trabajo en que el accidente se produjo»<sup>583</sup>.

Otro asunto relacionado con los accidentes a bordo fue noticia en 1912 a raíz de un comentario publicado en *El Noticiero Bilbaíno* con la firma de José María Ancín<sup>584</sup>, en relación con el derecho que tenían los marinos a percibir íntegra la indemnización por accidentes de trabajo sin que les fueran deducidos los días festivos, puesto que desde el momento en que embarcaba el marino vivía en servicio permanente y no podía beneficiarse de la Ley de Descanso Dominical, como se ha comentado en un punto anterior<sup>585</sup>. El caso que se discutía se basaba en la reclamación formulada por la familia del primer maquinista de un vapor que había desaparecido en fecha indeterminada, probablemente en la madrugada del 1 de octubre de 1911, que precisamente era domingo<sup>586</sup>. La compañía aseguradora, al pagar la indemnización, presentaba una liquidación en la que aparecían descontados 60 días por año,

---

*Española*, núm. 12, 1 de junio de 1903; núm. 21, 1 de marzo de 1904; núm. 40, 1 de octubre de 1905). La Asociación Náutica Española solicitó formalmente la inclusión de capitanes y pilotos en la Ley de Accidentes, en una carta de 9 de junio. En la revista se dice que un Informe de la Comisión de Reformas Sociales había informado en contra (*Boletín Náutico*, núm. 37, 1 de julio de 1905). En la misma revista, en el número 97, de 4 de julio de 1910, se corrobora que el Instituto de Reformas Sociales envió una comunicación en este sentido a la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante Española. Antes, una Real Orden de 12 de mayo de 1903 del Ministerio de Gobernación, de acuerdo con la Comisión de Reformas Sociales, había rechazado la inclusión de los oficiales por su carácter técnico. En el transporte marítimo se entendían comprendidas únicamente las personas que formaban parte de los buques cuyos sueldos o salarios no excedieran de las 10 pesetas diarias.

<sup>583</sup> *Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 40, 1 de octubre de 1905.

<sup>584</sup> Se cita y comenta en el artículo «Los marinos y la ley de accidentes de trabajo», en *Vida Marítima*, núm. 366, 29 de febrero de 1912, 91.

<sup>585</sup> Es cierto que los domingos, si el buque estaba en puerto, el ritmo de trabajo podía relajarse, pero en ningún caso se consideraba festivo en el sentido de que el trabajador no debía acudir a su puesto de trabajo. No había ni siquiera el recurso de santificar la fiesta acudiendo a un oficio religioso. Claro que en este caso había una sonora excepción, la de los buques de la Compañía Trasatlántica, ya que tal como establecían las Instrucciones generales de la compañía, cada buque era «una parroquia que el prelado ha[bía] confiado a su cuidado» y, naturalmente, la celebración de la misa debía ser diaria y la tripulación debía cumplir con la eucaristía en los días festivos o, en su defecto, en cualquier jornada de la semana subsiguiente. *Instrucciones Generales. Adiciones y modificaciones hasta marzo de 1923*. También FAES (2009:255).

<sup>586</sup> La fuente dice que el buque era el *Segundo del Cerro*, pero no he podido identificar este vapor positivamente.

considerados como festivos. La viuda reclamaba el pago completo, fundándose en la sentencia del Tribunal Supremo citada en el párrafo anterior que condenaba a los armadores del vapor *Elena* al abono completo de dos años, sin descontar los días festivos<sup>587</sup>. Posteriormente, y con motivo de otro naufragio, el del vapor *Seirak Bat*, la viuda del maquinista, de apellido Llantada, recurrió ante el Tribunal Industrial de Bilbao la indemnización en la que nuevamente se le habían descontado los festivos. Dicho tribunal condenó también a los armadores al pago de los días festivos descontados<sup>588</sup>.

A consecuencia del naufragio en 1908 del vapor *Larache*, de la Compañía Trasatlántica, y las posteriores reclamaciones, la dirección de esta empresa había pedido un dictamen, que se redactó con el título de *Estudio de la aplicación de las disposiciones de la ley y reglamento de accidentes de trabajo a los siniestros marítimos*, y que firmaba Juan Casanovas Mir con fecha 6 de julio de 1908. En referencia a quién podía acogerse a la ley, el autor mantenía que debían considerarse excluidos los oficiales de puente (del capitán al agregado), el personal de máquinas (entre el primer maquinista y el electricista) y también otras plazas, como las de capellán, practicante, médico, sobrecargo, e incluso algunas relacionadas con trabajos en tierra (jefe de taller, ingeniero, inspector, etcétera). En el documento se citaba el caso del maquinista Alzaga, pero el autor no estaba de acuerdo con la sentencia ni tampoco con la petición de que los oficiales fuesen incluidos. Otro asunto tratado en el documento era la cuestión de si la ley de accidentes afectaba a los tripulantes que habían sido víctimas de un naufragio. Según Casanovas, podía sostenerse que no había lugar, por tratarse de un caso de fuerza mayor, extraño al trabajo de la tripulación del buque. Si embargo, en un sentido contrario se citaba una sentencia del Tribunal Supremo de 23 de abril de 1908 sobre el abordaje del vapor *Uriarte* por parte del buque inglés *Torrington*, el 29 de abril de 1905, un accidente en el que murió el primer maquinista. La doctrina del tribunal era que el naufragio debía considerarse un accidente propio e inherente a la profesión de navegante, y por tanto el fallecimiento de un tripulante en dichas circunstancias debía ser indemnizado por los armadores del buque<sup>589</sup>.

---

<sup>587</sup> En este artículo se aclara que la sentencia era de fecha 27 de febrero de 1903.

<sup>588</sup> Véase unas interesantes reflexiones de J. ANGLÉS DE YEBRA (1911 Y 1912).

<sup>589</sup> En MMB, Fondo CT, 2.1.1/51 Vapor *Larache*, Carpeta 11. Estudio de disposiciones legales aplicables a los siniestros marítimos como accidentes de trabajo. Sobre el *Uriarte*, véase *Boletín Náutico*, núm. 73, 1 de julio de 1908. La sentencia fue publicada en *Vida Marítima*, núm. 231, de 30 de mayo de 1908, 239.

Para resolver las discrepancias de criterio entre trabajadores y armadores, y siguiendo el camino trazado por la jurisprudencia, finalmente se aprobó una norma específica para la Marina mercante, la Ley de Accidentes de Trabajo a Bordo, con fecha 15 de octubre de 1919, que incluía entre sus beneficiarios al personal náutico que no había sido comprendido en la Ley de 1900. Es decir, esta novísima ley de accidentes del trabajo estaba dictada para toda la dotación de un buque enumerada en el artículo 648 del Código de Comercio, pero Hostench llamaba la atención sobre el hecho de que, entre otros defectos, continuaba sin hacer extensiva la protección a los casos de naufragio, incendio y demás siniestros que llevan consigo la pérdida del buque y la vida de sus tripulantes (HOSTENCH, 1922:17 y 19-20). Un ejemplo claro fue la desgracia del *Valbanera*, una de las mayores catástrofes de la Marina mercante española, que sucedió en la noche del 9 al 10 de septiembre, unos días antes de la aprobación de la Ley. Pese a las peticiones recibidas, el Ministerio se negó a aplicar la ley retroactivamente a los afectados.

Un último asunto relacionado con las incidencias en la vida del marino es el del seguro marítimo. Si bien con anterioridad se había considerado la necesidad de establecer un seguro marítimo que cubriese posibles incidencias para las tripulaciones (la tradición de asegurar los barcos data por lo menos de la Edad Media), no fue hasta la Primera Guerra Mundial cuando este asunto se convirtió en urgente. Conviene recordar que, pese a la declaración de neutralidad, la Marina mercante española resultó duramente castigada por la guerra: se perdieron por actos de guerra 87 embarcaciones (74 vapores, ocho veleros de cabotaje y cinco embarcaciones de pesca), que representaban un total de 167.982 toneladas. Además, unos 270 españoles perdieron la vida en la mar a causa de la guerra.

En estas circunstancias, la necesidad de disponer de algún tipo de seguro para las tripulaciones se convirtió en algo acuciante que movilizaba a las asociaciones profesionales. Desgraciadamente, tampoco en este caso actuaban de forma conjunta y coordinada<sup>590</sup>. A falta de regulación por parte del Estado, la formalización del seguro era potestativa de cada naviero y, como era previsible, la mayor parte de ellos se negaba a incrementar sus gastos de explotación. De forma excepcional algunos navieros formalizaron pólizas de seguro de vida para su personal náutico. Pero no fue hasta acabada la guerra cuando se reguló, mediante un

---

<sup>590</sup> Véase *Vida Marítima*, núm. 558, 30 de junio de 1917, 292; núm. 574, 10 de diciembre de 1917, 553; núm. 567, 30 de septiembre de 1917.

Real Decreto del Ministerio de Marina de 15 de octubre de 1919, un seguro para las dotaciones de los barcos contra los accidentes marítimos<sup>591</sup>.

### 3.5.3 Alimentación

La regularidad y la rapidez de los viajes supusieron un cambio radical en cuanto al problema tradicional de la alimentación a bordo. Los viajes más cortos y la posibilidad de llegar a puerto en pocos días permitían organizar menús más ricos y variados, y que contaban con alimentos frescos más a menudo. Por otro lado, la incorporación de cámaras frigoríficas facilitó la conservación de los alimentos y la ampliación de la lista de materias primas que los cocineros tenían a su disposición.

La alimentación a bordo de los vapores continuaba siendo una de las partidas importantes como gasto de explotación. El servicio se organizaba por medio del mayordomo y el personal bajo su mando, o mediante el sobrecargo, que gestionaba un servicio subcontratado. Numerosos informadores coincidían en que los gastos de manutención eran mayores en los barcos españoles, e incluso se insinuaba que cualquier cambio en este asunto sería inaceptable<sup>592</sup>. Se ofrecen algunos datos económicos: 75 pesetas mensuales por cada oficial, incluido el contraamaestre, y 45 pesetas por cada marinero o fogonero<sup>593</sup>. En los buques donde la alimentación iba a cargo de un contratista (especialmente en los de pasaje) podía variar entre las 65-100 pesetas para un oficial, y las 30-60 pesetas para un marinero<sup>594</sup>. Según Ricart Giralt, el gasto de manutención media era de 1,5 pesetas por día y hombre<sup>595</sup>. Como elemento comparativo: mientras que un individuo de marinería español costaba 5 reales diarios, la misma categoría en un buque inglés constaba 8 reales, con independencia de la calidad de la comida, con «una evidente ventaja en favor de nuestra marina, cosa que era de presumir,

---

<sup>591</sup> GARCÍA (2005).

<sup>592</sup> *Información...*, Tomo I, respuesta de: Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Santander; Centro Mercantil e Industrial de Gerona; Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gerona; Comandancia Militar de la Provincia y Capitanía del puerto de San Sebastián; Junta Provincia de Agricultura, Industria y Comercio de Guipúzcoa. En este último caso se dice que «querer mermar sus alimentos, cambiarlos por otros usados en los países del Norte, equivaldría a no poder hallar un solo tripulante».

<sup>593</sup> *Información...*, Tomo I, respuesta de la Sociedades de vapores M. Sáenz y Cia. y Vinuesa y Cia. de Sevilla, 45-46.

<sup>594</sup> *Información...*, Tomo I, respuesta de la Liga de Contribuyentes de Sevilla, 27-36.

<sup>595</sup> *Información...*, Tomo I, respuesta de José Ricart Giralt, Presidente del Centro Naval Español, 103-104.

conociendo los hábitos alimenticios de las dos naciones»<sup>596</sup>. Una última aportación la hace la Comandancia Militar de la Provincia y Capitanía del Puerto de San Sebastián, que aseguraba que «la manutención del marinero español cuesta un real o real y medio diario más que la de un extranjero». Como puede verse por la variedad de posibilidades, no existía una normativa sobre este asunto, aunque en las últimas décadas del siglo XIX algunas voces pedían que se reglamentara la manutención de la tripulación<sup>597</sup>.

He podido consultar un ejemplo de contrato de manutención firmado entre la Cia. Trasatlántica y el asentista Joaquín Cuenca para el servicio de los pasajeros y la tripulación de los buques *Infanta Isabel* y *Príncipe Alfonso*, de fecha 18 de septiembre de 1863<sup>598</sup>. Se trata de una interesante radiografía de cómo funcionaba este servicio. Está formalizado en un impreso. En el documento se establece un personal mínimo de servicio de fonda (se utiliza la expresión «los individuos de la servidumbre») y se dice que los sueldos y la manutención de dicho personal serán de cuenta del asentista, quien se entenderá con los trabajadores para proveerlos de los uniformes necesarios. Se determina la manutención de pasaje y tripulación en hojas adjuntas, estableciendo que, en cuanto a los menús, los oficiales mayores y el primer maquinista son equivalentes a los pasajeros de primera, y los oficiales menores y el resto de los maquinistas eran considerados como los pasajeros de segunda. Sobre el resto no dice nada, pero queda claro que deben asimilarse a los de tercera. La empresa debía abonar al asentista una cantidad global por mes (por ejemplo, una «subvención» de 12.000 reales de vellón, aunque esta cantidad variaba según el contrato, como lo demuestran algunas anotaciones a mano) y luego una cantidad fija por persona y día en función de su categoría (en reales) y según la siguiente lista: por un pasajero de primera, 32; por un pasajero de segunda, 27; por un pasajero de tercera, 8; por un oficial mayor, 12; por un oficial de mar, 9; marineros, foguistas [fogoneros] y paleros, 6; por individuos de tropa, 4. No se abonaba nada por los pasajeros menores de 3 años y solo la mitad por los de 3 a 7 años. En el contrato hay un último dato interesante. En el impreso se dice que el asentista debía suministrar a foguistas y paleros un cuartillo y medio de vino a cada uno por día. Al llegar al puerto de destino (en este

---

<sup>596</sup> *Información...*, Tomo I, respuesta de la Sociedad Económica de Amigos del País de Cádiz, 439-441.

<sup>597</sup> AMENGUAL, 1880:30.

<sup>598</sup> En MMB. Fondo de la Cia. Trasatlántica. 2.1.1/43 Vapor *Infanta Isabel* (1862-1867). En un contrato similar para el mismo buque (2.1.1/43 Vapor *Infanta Isabel*) firmado en junio de 1865, se añadía una cláusula por la que los individuos de fonda se obligan a «satisfacer el importe del pasaje de los polizones que se hayan embarcado en connivencia con los mismos, y además se obligan a satisfacer juntos el valor de las pérdidas de plaque, lencería, mobiliario, etc.».

caso Puerto Rico) se les daba a los marineros el aguardiente de costumbre, y una nota manuscrita dice que a los fogoneros se les debía dar una copa de aguardiente a la salida de cada guardia. En un vapor estándar de finales de la década de 1880 existía una doble ración, la de puerto y la de mar<sup>599</sup>:

**Tabla 18. Ración típica para una tripulación (1880)**

RACIÓN DE MAR	RACIÓN DE PUERTO
<ul style="list-style-type: none"> <li>- a las cuatro de la mañana café con galleta a los que entran de guardia desde esta hora.</li> <li>- a las ocho de la mañana bacalao con patatas o carne guisada, atún aliñado con patatas, menudo en conserva o sardinas saladas, alternando.</li> <li>- a las doce del mediodía, sopas de arroz o fideos, cocido de verduras frescas a principios de viaje, y después garbanzos con patatas o habichuelas, tocino y carne salada.</li> <li>- a las seis de la tarde un plato de potaje de lentejas, habichuelas, garbanzos o bacalao, café y galleta a discreción.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- a las nueve de la mañana, dos platos, uno fresco y otro salado (carne, pescado y bacalao).</li> <li>- a las cuatro de la tarde, sopas, cocido, carne fresca, y en algunas ocasiones pescado y ensalada.</li> </ul>

**Fuente:** FERNÁNDEZ-CARO y NOVILAS (1879: 234 y ss.) En el texto se dice que en las Matrículas del norte se daban tres comidas en puerto, pero no tan buenas y abundantes como las señaladas.

En los vapores de A. López, luego Compañía Trasatlántica Española, se servían tres comidas. A las 8 de la mañana café con pan fresco o galleta; a las 12 sopa, cocido u otro plato de carne y vino. A las 6 de la tarde potaje, un plato de carne o bacalao y vino. No se cita nunca, pero se da por supuesto que la fruta formaba parte de la dieta, así como el pan, que en los vapores podía cocerse a diario<sup>600</sup>.

Se ha dicho en otro lugar que a los fogoneros y paleros se les daba una copa de aguardiente por persona en cada guardia como pretendido aporte energético y tal vez para que soportasen

<sup>599</sup> FERNÁNDEZ-CARO y NOVILAS (1879: 234 y ss.) En el texto se dice que en las Matrículas del norte se daban tres comidas en puerto, pero no tan buenas y abundantes como las señaladas.

<sup>600</sup> Más información sobre la alimentación en los buques de vapor de la Compañía Trasatlántica Española en *Instrucciones Generales para los servicios marítimos. 1884*, 135-137, cuadros de comidas.



el desgaste físico y mental de un trabajo embrutecedor en la sala de máquinas. El vino y los aguardientes tenían además un valor añadido como complemento a la dieta o como elemento medicinal<sup>601</sup>. Pero, en general, el consumo de alcohol, fuera de los casos citados de fogoneros y paleros, estaba limitado por razones de disciplina e higiene, especialmente porque todos los trabajos (manipulación del aparejo cuando lo había, y luego el manejo de puntales de grúa o el uso de maquinaria) requerían mantener la cabeza despejada, no solo para evitar accidentes al propio tripulante, sino porque la seguridad colectiva continuaba dependiendo de cada uno de los miembros del equipo, aunque en un grado menor que en un velero. Mientras que algunos capitanes lo toleraban ocasionalmente, en función de sus propiedades (calóricas útiles para el frío y el mal tiempo, y anestésicas en caso de enfermedad o accidente), otros prohibían absolutamente el consumo de alcohol durante la navegación. No solo existían restricciones prácticas, sino también un trasfondo moralista:

*No deja de ser frecuente la creencia entre la gente de mar de que las bebidas alcohólicas dan vigor al cuerpo, sucediendo precisamente lo contrario [...]. Con la embriaguez pierde el hombre todo sentimiento moral: es capaz de realizar toda clase de crímenes, y en no pocas ocasiones ha dado lugar a las infinitas desgracias personales y materiales que sobrevienen por la pérdida de barcos<sup>602</sup>.*

¿Era el alcoholismo un problema endémico entre los marinos? Es un hecho que el alcohol ha sido siempre un importante instrumento de socialización. y su consumo a bordo, permitido o no, facilitaba la ruptura entre los momentos de ocio y de trabajo en un espacio tan limitado como era un buque. No hay pruebas de que los hombres de mar fuesen más alcohólicos o pendencieros que el resto de los trabajadores; simplemente concentraban en el tiempo y en el espacio su actividad de ocio. Probablemente otros colectivos, como el de mineros o el de obreros metalúrgicos, por decir dos, tenían mayor tasa de consumo de alcohol, pero repartidas a lo largo de todo al año<sup>603</sup>.

---

<sup>601</sup> Sobre el valor del vino en los buques de guerra véase MARTÍNEZ CERRO (2009:411-414). Sobre fogoneros y alcohol, GRIFFITHS (1997:132-133).

<sup>602</sup> «Instrucción sanitaria para buques sin médico», en Luis Pérez, José Lorenzo y Manuel Linares, *Manual legislativo de la Marina mercante española*, Imprenta del Ministerio de Marina, Medir, 1921, 554-572.

<sup>603</sup> Aun así, a veces se asocia a los subalternos de máquinas con problemas de conducta, borracheras y peleas en puerto, pero no debe perderse de vista que se trata simplemente de hombres jóvenes sometidos a mucha presión que tienen un momento de libertad (KENNERLEY, 2008:215). Aunque referidas al pasado más reciente, son interesantes las reflexiones de Hernández Izal respecto al alcoholismo y sus efectos (HERNÁNDEZ IZAL, 1988:137-147).

### 3.5.4 Higiene y salud

Apenas existe literatura sobre esta materia en la Marina mercante, pero recogiendo datos dispersos puede hacerse una aproximación a la situación de los trabajadores de la mar en cuanto a higiene y salubridad<sup>604</sup>. Las condiciones generales de higiene se mantuvieron estables durante siglos, pero mejoraron ostensiblemente en las últimas décadas del siglo XIX y en las primeras del XX gracias a los avances antes señalados. No hay disponibles estudios sobre morbi-mortalidad en este sector y en esta época, pero en el proceso de transición de la vela al vapor apareció un factor nuevo, totalmente desconocido hasta entonces: el trabajo en la sala de máquinas. Desde la puesta en marcha de los primeros buques de vapor se hizo evidente que las condiciones de vida en la sala de máquinas eran penosas, máxime desde el punto de vista de marinos acostumbrados a vivir sobre cubierta. Una fuente de primera mano para conocer esta situación es un tratado de medicina naval publicado por Fernández-Caro en 1879, del cual algunas descripciones muestran el aspecto dramático del trabajo bajo cubierta:

*En el interior del buque la escasez de luz, la respiración de un aire viciado, la falta de actividad y de movimiento se traducen en los que ejercen su profesión en el interior del buque, por un aspecto macilento, un semblante pálido y enfermizo, una mirada sin expresión y sin brillo, por todos los indicios en fin, de la atonía y debilidad. Cuanto más alejados se encuentran estos individuos de los lugares habituales del buque, más estos caracteres se significan. En su moral se refleja este estado físico, y la tristeza, el abandono de su persona, los hacen contraer hábitos de suciedad que los alejan de sus compañeros, y les hacen exagerar aun más su secuestación y aislamiento. La anemia y todas las afecciones dependientes de la alteración de la sangre, son las enfermedades consiguientes a este género de vida tan contrario a los principios más elementales de la higiene. En caso de epidemias son también estos individuos los que proporcionan un contingente más crecido [...].*

*De todos los servicios que á bordo se hacen, ninguno es más expuesto ni penoso que éste. Sometidos los individuos á una temperatura que, por término medio, es de 40° a 50°, pero que á veces se eleva hasta 60°, 70° y 75° sufren todos los accidentes del calor, unidos á las influencias generales del medio náutico. Se necesita para esta profesión, no solo una constitución vigorosa y fuerte, sino condiciones marineras especial para soportar, sin experimentar el mareo, las oscilaciones del buque, el olor de las grasas quemadas, los gases que se desprenden del carbón de piedra y de las aguas removidas de la sentina. [...] Se ha observado algunas veces en los climas cálidos y como es bastante frecuente en el mar Rojo, no es raro ver caer los hombres privados de*

---

<sup>604</sup> Sobre esta cuestión en general véase una síntesis en LÓPEZ (2010).

*sentido, con el rostro inyectado, la inteligencia entorpecida, la lengua trabada, con todos los fenómenos, una palabra de una violenta congestión cerebral*<sup>605</sup>.

Las enfermedades laborales eran frecuentes y variadas entre la gente de máquinas debido a las condiciones descritas. En primer lugar, estaba la deshidratación, ya que se calculaba una pérdida de agua de cuatro o cinco kilogramos diarios en los países cálidos<sup>606</sup>. En segundo lugar había problemas gástricos, ya que con el trabajo en máquinas el apetito disminuía, la digestión se hacía difícil y el alimento que constituía la ración no era suficiente para reparar las pérdidas que experimentaba el organismo<sup>607</sup>. En tercer lugar, los efectos de la temperatura elevada a que estaban sometidos durante el servicio de la máquina, y los enfriamientos bruscos que experimentaban al salir de dicho servicio. Esto explica, por ejemplo, la abundancia de afecciones de las vías respiratorias: pleuresías, neumonías, bronquitis, etcétera. Los fogoneros sucumbían en mayor número a la tuberculosis pulmonar y a las enfermedades tropicales<sup>608</sup>. Otras afecciones frecuentes eran la conjuntivitis (producida por el polvo de carbón y las chispas que saltaban a los ojos), la debilidad de la vista por la luz viva de los hornos, y las afecciones dermatológicas. También padecían las propias de la gente de mar, como se comentó anteriormente, que eran las relacionadas con el ambiente de humedad permanente, principalmente afecciones reumáticas y artritis<sup>609</sup>.

Otra novedad era el peligro de intoxicación, súbita o progresiva, por acumulación en el organismo de sustancias desconocidas para los marinos tradicionales. La limpieza y el cuidado de las máquinas era un proceso especialmente sucio, penoso y arriesgado. Estas tareas incluían la limpieza y el aceitado de diversas piezas de la máquina; el uso de productos

---

<sup>605</sup> En FERNÁNDEZ-CARO (1879:368-375). Salvo que se indique otra fuente, las descripciones proceden de esta obra.

<sup>606</sup> En la obra citada se recoge una fórmula creada por M. Bisson y que, se asegura, era muy usada en los buques franceses: 1,500 litros de café, 1,5 litros de aguardiente o ron y 500-700 gramos de azúcar, todo disuelto en 50 litros de agua. Este producto debía suministrarse reglamentariamente a los fogoneros.

<sup>607</sup> Los fogoneros de la Armada recibían un tercio de ración extra, que en 1903 fue aumentada a una ración completa suplementaria diaria. Esto era válido solo para los fogoneros en servicio que, a juicio del jefe de máquinas, lo merecieran por su esfuerzo (véase Real Orden de 12 de septiembre de 1903).

<sup>608</sup> En el *Boletín del Círculo de Maquinistas de la Armada*, núm. 1, 15 de noviembre de 1872, 7, se cita, por ejemplo, el caso de la muerte del tercer maquinista Antonio Fernández Freire, que contrajo una enfermedad en Filipinas a consecuencia de salir sudando de una guardia y sufrir un brusco cambio de temperatura. Tuvo una lenta y dolorosa agonía.

<sup>609</sup> Véase también *Reformas sociales: Información oral y escrita publicada de 1889 a 1893*. Datos aportados por la Comandancia Militar de Marina de La Coruña, 75-78. Por desgracia, no se publicaron todas las respuestas al cuestionario. Para el caso catalán se publicó por separado una *Contestación del Centro Industrial de Cataluña*, pero pese a que se recogen las preguntas 30 (enfermedades profesionales y demás) y 89 (horas de trabajo, etcétera) sobre transportes marítimos, no hay información de puertos catalanes ni de la Marina mercante.

como el minio, el amianto y el albayalde; el vaciado y la limpieza de las calderas; el empleo de barnices, lubricantes y pintura negra de plomo para la protección de las calderas; etcétera. En el interior de las calderas podían acumularse gases análogos a los que se producen en las letrinas y en los pozos negros, a causa de la fermentación pútrida de los residuos que en ellas depositaban las aguas de mar; y podían incluso producirse explosiones<sup>610</sup>. Y no menos importantes eran las condiciones ambientales, de ruido y vibraciones ininterrumpidos para la gente de máquinas, incluso con el buque en puerto, ya que las máquinas solían mantenerse en marcha para generar electricidad o por si era necesario mover el barco de amarre o salir antes de lo previsto. El ruido de las máquinas, en un espacio cerrado de paredes metálicas y sin ningún tipo de protección, podía causar lesiones de oído y cefaleas. La situación se agravaba para los fogoneros y los paleros, continuamente sometidos al ruido de la ventilación forzada de los hornos o a los golpes producidos por la puertas de los mismos y por las palas.

Aston Kennerley, en un artículo sobre fogoneros y paleros, llamaba la atención sobre el hecho de que, aun con la insuficiencia de datos sobre siniestralidad en este colectivo en Gran Bretaña (como tampoco los hay para España), resultaba muy llamativo el alto índice de suicidios y desapariciones entre estos trabajadores. Citaba un texto de 1908 en el que se planteaba la pregunta de si la tendencia anormal al suicidio entre los fogoneros se debía a componentes físicos, o a la presión del trabajo y las altas temperaturas sobre hombres desmoralizados y debilitados. Para los períodos 1907-1908 y 1913-1914 los datos indican, siempre según Kennerly, que fogoneros y paleros eran cuatro veces más propensos al suicidio o a una desaparición inexplicada (se refería a saltar por la borda sin que nadie se percatara) que el resto del personal de máquinas, y tres veces mayor que en el resto de la tripulación (KENNERLY, 2008:217-218)<sup>611</sup>.

---

<sup>610</sup> «Se ha calculado que solamente para tatar las juntas de una máquina de 600 caballos se consumen próximamente 800 kilogramos de sales de plomo. Estas sustancias, susceptibles de volatilizarse y esparcirse en la atmósfera, ó de adherirse á las manos, pueden ser fácilmente absorbidas, determinando accidentes graves de intoxicación». Según Antonio de la Vega, la limpieza de calderas se hacía una vez al mes con agua dulce, y una vez a la semana cuando se hacía con agua de mar. No se conocía bien la resistencia de los materiales y eso hacía de las profesiones de maquinista y fogonero actividades muy peligrosas (VEGA, 1986:29 y 32). Pérez del Río cita, por ejemplo, el caso del vapor *Cricket*, que en el siglo XIX llevaba pasajeros por el Támesis y cuya única y gran caldera explotó, causando numerosas víctimas. El jefe de máquinas fue detenido acusado de negligencia; después intervinieron técnicos y científicos, y se descubrió, como causa de la explosión, la llamada acción galvánica, fenómeno que hasta entonces, en lo que a su relación con calderas se refiere, había permanecido ignorado y que, por lo tanto, no pudo ser prevenido. En BLANCO ( 2005:200).

<sup>611</sup> De la misma opinión es GERSTENBERGER (1996:181-182), quien considera que en muchos buques de pasaje los paleros eran transformados en meros apéndices de la máquina, de modo que muchos escapaban saltando por la borda. En las décadas de 1880 y 1890, el número de suicidios entre los paleros podía ser hasta nueve veces superior al de los hombres de su misma edad en tierra.

Aunque las condiciones de la sala de máquinas no respetaban clases ni categorías, evidentemente el impacto de dichas condiciones no era el mismo para quienes se movían de forma constante por ella y podían subir a cubierta a voluntad (los oficiales, el calderero) y para quienes permanecían durante horas forzosamente frente a los fuegos de los hornos (fogoneros, paleros). Confirma esta situación un informe emitido por una comisión de trabajo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona, en respuesta a una consulta relacionada con la redacción de un Reglamento para la aplicación del régimen de retiros obreros marítimos en 1923. La Comisión Asesora Patronal y Obrera del Instituto Nacional de Previsión estaba procediendo al estudio de parte del Reglamento de 21 de enero de 1921 sobre esta cuestión y querían saber qué industrias «agotadoras» debían alcanzar, a su juicio, el anticipo de edad de retiro para sus obreros. La respuesta desde Barcelona fue la siguiente:

*A pesar de las prevenciones adoptadas a bordo de los vapores para hacer menos penoso su trabajo, han de considerarse con derecho a anticipar el disfrute de los beneficios inherentes al retiro obligatorio los obreros llamados paleros, fogoneros y caldereros. Los obreros dedicados a esos menesteres, dada la índole de su trabajo y las condiciones en que necesariamente han de prestarlo, no puede considerarse, en términos generales, a juicio de los infrascritos que conserven las aptitudes físicas indispensables hasta la edad de 65 años. Sin duda no se apartaría de los límites de lo justo considerar que dichos obreros puedan optar a los beneficios del retiro desde la edad de 55 años. Por lo que atañe al restante personal de máquinas, maquinistas, engrasadores, cabos de agua y demás especialidades en que ese trabajo se divide, estiman los infrascritos que las mejores condiciones en que, por la naturaleza de su peculiar labor, les es dable efectuarla no debe ser considerada como trabajo agotador y, por lo tanto, no cabe estimar que hayan de contarse tales especialidades profesionales entre las que requieran una anticipación de la edad fijada<sup>612</sup>.*

Para terminar apuntaré una cuestión que afectaba por igual a todos los marinos, de capitán a marmitón, independientemente de su categoría o estatus profesional, de la plaza que ocupasen o del departamento donde prestasen servicio. Es un lugar común que el hombre de mar era víctima habitual de enfermedades de transmisión sexual y del alcoholismo. El caso del alcoholismo ha sido comentado ya. En cuanto a las enfermedades venéreas, no he encontrado,

---

<sup>612</sup> En AHCOCINB, Comisiones, Dictamen 171. Libro 295. 14 de diciembre de 1923. En otro lugar se había llegado a asegurar incluso que la vida de los maquinistas era, por efecto de su trabajo, un 15-20 por ciento más corta que la de los demás hombres. (*Boletín del Círculo de Maquinistas de la Armada*, núm. 1, 15 de noviembre de 1872, 8).

por el momento, ninguna evidencia de que sobre la gente de mar se diera una incidencia mayor que en otras poblaciones masculinas terrestres. Sin embargo, algunos autores, como Nolan, llamaban la atención sobre las restricciones que la vida en una institución total (como es el buque) tenía sobre las relaciones heterosexuales. Esta restricción no se refiere solo a la práctica sexual sino también a la total falta de interacción social con mujeres en una sociedad completamente masculina. Según este autor, la separación forzada de las mujeres y la falta de relaciones sexuales podían generar ansiedad respecto a la propia masculinidad. Es por ello que las visitas a puerto eran la oportunidad que permitía una explosiva liberación de tensiones y de ansiedades, y la necesidad de superar estas carencias de forma inmediata y espasmódica se hallaba en la base de una interpretación psicológica del comportamiento desordenado de los marinos en tierra, incluida la búsqueda rápida de contacto con mujeres, y no solo de carácter sexual<sup>613</sup>.

### **3.5.5 Salarios**

La comprensión acerca de las estructuras salariales de la Marina mercante y su evolución a lo largo del siglo xix está limitada por la ausencia de grandes fondos documentales como los británicos, donde se conservan miles de contratos que durante años han sido clasificados en una enorme base de datos<sup>614</sup>. Sí se dispone, sin embargo, de abundantes contratos referentes a buques de vela (mayoritariamente) y a buques de vapor (en menor cantidad), correspondientes a los tres primeros cuartos del siglo XIX. En esos años, los contratos se registraban en un protocolo notarial ante el escribano de marina de forma obligatoria, aunque el Código Mercantil de 1829 abriese (como se vio) la puerta para evitar este trámite. En los archivos notariales aparecen recogidos estos contratos hasta 1872, cuando desaparece la Matrícula y, con ella, la Escribanía de Marina. Precisamente, cuando empiezan a ser más abundantes los vapores es cuando los contratos dejaron de registrarse ante notario, por lo que desaparece esta fuente. Esta carencia puede ser suplida parcialmente por otras fuentes publicadas (prensa profesional, la información relacionada con la supresión del derecho diferencial de bandera, etcétera) y con ello es posible fijar los rasgos y las tendencias generales de los salarios.

---

<sup>613</sup> En NOLAN (1973:91).

<sup>614</sup> Atlantic Canada Shipping Project - Memorial University of Newfoundland.

Los salarios no se establecían a nivel nacional, sino que el mercado continuaba siendo básicamente el puerto; así, de un puerto a otro podía haber variaciones. También fluctuaba en función de las compañías y los tipos de navegación y la línea (cabotaje, gran cabotaje, altura en diferentes rutas). La cuestión se ejemplifica en la *Información sobre las consecuencias que ha producido la supresión del Derecho Diferencial de Bandera*, cuando dos fuentes diferentes ofrecen para un único puerto (Sevilla) y para un mismo momento (1878) dos posibilidades diferentes (salarios mensuales en pesetas para buques de vapor). Las diferencias se fundamentaban en la variedad de tráficos y en la política salarial de cada compañía, ya que se trataba del mismo puerto.

**Tabla 19. Salarios medios mensuales en buques de vapor de la matrícula de Sevilla (1878)**

	LIGA DE CONTRIBUYENTES DE SEVILLA	SOCIEDADES DE VAPORES M. SÁENZ Y CIA. Y VINUESA Y CIA. DE SEVILLA
<b>Capitán</b>	350-500	400-500
<b>Piloto</b>	150-250	200-250
<b>Segundo piloto</b>	120-200	125-150
<b>Tercer piloto</b>	100-150	-
<b>Contramaestre</b>	100-150	120-150
<b>Carpintero</b>	80-100	80-90
<b>Marinero</b>	60-75	60-75
<b>Primer maquinista</b>	250-400	300-350
<b>Segundo maquinista</b>	150-300	200-250
<b>Tercer maquinista</b>	100-250	-
<b>Fogonero</b>	70-100	75-80
<b>Palero</b>	60-75	60-70

**Fuente:** *Información sobre las consecuencias...*, Liga de Contribuyentes de Sevilla, 27- 36; Sociedades de vapores M. Sáenz y Cia. y Vinuesa y Cia. de Sevilla, 45-46. En este último caso se especificaba también que «es muy común dar a los oficiales menos sueldo o ninguno, y solo una participación en los fletes que obtiene el buque».

Los salarios en un puerto y un momento determinados podían variar por múltiples razones. Por ejemplo, los altos salarios podían tener relación con la demanda general pero también con

la necesidad concreta de completar rápidamente las tripulaciones, ya que el retraso en la partida suponía un gasto económico de estancia en puerto. Por el contrario, a veces una numerosa flota amarrada a la espera de flete suponía que cualquier oportunidad de embarcar y partir era ambicionada y se creaba una auténtica competencia por los puestos de trabajo, hasta el punto de que los candidatos se ofrecían a la baja para obtener plaza (SAGER, 1989:156).

También había pequeñas diferencias, para una misma categoría, si el buque se hallaba en puerto o navegando. Por ejemplo, en una nómina correspondiente a 1867 queda reflejado que los mozos y los fogoneros recibían en puerto dos pesos mensuales menos. La explicación es que estas categorías tenían menos trabajo cuando el buque estaba amarrado, mientras que la gente de fonda o los paleros, por ejemplo, mantenían el mismo ritmo de trabajo<sup>615</sup>.

Son frecuentes las referencias a la estabilidad de los salarios a lo largo de grandes períodos de tiempo, al parecer con limitada incidencia de los ciclos económicos. Los datos consultados parecen indicar que los salarios se mantuvieron mundialmente estables a lo largo del siglo XIX. Lewis Fischer, a partir del análisis de los contratos conservados en los archivos del Board of Trade concluye que en Gran Bretaña, entre 1863 y 1900, los salarios de los marinos no experimentaron prácticamente ninguna variación (FISCHER, 1992).<sup>616</sup> La Marina española no fue una excepción en este caso. Valdalisó analizó series salariales parciales españolas y llegó a la conclusión de que a lo largo del siglo XIX hubo una considerable estabilidad salarial en la Marina mercante española. Este autor reconstruyó una tabla para 1866-1914 (en pesetas/mes). Estableció dos períodos, uno anterior a 1869 y otro posterior a 1869, fecha clave en la liberalización y por tanto de inició de un período de cambios:

---

<sup>615</sup> En MMB. Fondo Cia. Trasatlántica. 2.1.1/43, Vapor *Infanta Isabel* (1862-1867). Hoja manuscrita fechada en Cádiz el 30 de marzo de 1867 con el título «Clases y sueldos de tripulación del vapor *Infanta Isabel*».

<sup>616</sup> Más datos sobre salarios en la Marina británica entre 1850 y 1906 (para marineros y fogoneros), y para oficiales y especialistas, en DIXON (1981:339-341, apéndice 15).



**Tabla 20. Salarios en 1866-1914 (según Valdaliso)**

<b>CATEGORÍA</b>	<b>1866</b>	<b>HASTA 1869</b>	<b>DESPUÉS DE 1869</b>	<b>1878</b>	<b>1901</b>	<b>1914</b>
Capitán	400	400	300	400-500	370-450	400-425
Primer piloto	200	200	150	225-275	200-250	225-250
Segundo piloto	150	-	-	-	150	125-150
Primer maquinista	350	-	-	-	350-400	350-400
Segundo maquinista	250	-	-	-	250-275	225-250
Tercer maquinista	200	-	-	-	-	150-175
Contraestre	150	100	100	150-175	110-120	-
Marinero	75	-	-	-	75-80	-
Fogonero	90	-	-	-	85-90	-
Palero	65	-	-	-	70-75	-

**Fuente:** VALDALISO (1991:322-323).

Valdaliso construye su serie a partir de datos oficiales de la administración marítimo, y uedo corroborar esta estabilidad salarial en los buques de vapor a partir de datos concretos de una empresa, la Compañía Trasatlántica Española, en tres momentos diferentes (1883, 1892 y 1915), a partir de datos contenidos en documentación diversa:

**Tabla 21. Salarios en la Compañía Trasatlántica (1883, 1892 y 1915)**

CATEGORÍA	1883	1892	1915	SOBORDO
Capitán	600	600	625	+
Primer oficial	250	250	400	+
Segundo oficial	250	250	300	+
Tercer oficial	200	200	200	+
Médico	250	250	250	+
Capellán	200	200	200	+
Contraestre	175	175	175	
Segundo contraestre	125	125	125	
Timonel	75	90	100	
Carpintero	125	-	125	
Primer maquinista	625	625	600	+
Segundo maquinista	425	425	400	+
Tercer maquinista	325	325	300	+
Cuarto maquinista	275	275	200	+
Calderero	100	-	125	
Fogonero	90	90	110	
Mayordomo	200	250	225	
Primer cocinero	200	200	250	
Segundo cocinero	110	125	125	
Marmitón	50	40	40	
Gambucero	100	125	150	
Camarero	50	60	60	

**Fuente:** para 1883, Vapor *Isla de Cebú* (Línea de Filipinas), 1883: MMB. Fondo Cia. Trasatlántica. 2.1.1/45 *Isla de Cebú*. 1883. Relación del personal y nómina mensual de la dotación del vapor *Isla de Cebú* en su viaje núm. 1. Se detalla el viaje de ida y de vuelta, y hay unas pequeñas diferencias; para 1892, Vapores *Isla de Luzón* e *Isla de Cebú* (Línea Filipinas), 1892. MMB. Fondo Cia. Trasatlántica. Personal. 2.2.1/10-15 Reducción de la plantilla de las tripulaciones de los barcos de Filipinas. Plantilla oficial en marzo de 1892. He tomado solo los datos reales. En aquellos marcados con una cruz consta un descuento del 5 por ciento de sobordo; para 1915, HOSTECH, F. y VEHLIS, R. (1915)

Un indicio más de que a principios del siglo XX los sueldos se hallaban estabilizados es la declaración del propio colectivo de marinos. En el Congreso Nacional de los Marinos Mercantes que se celebró entre el 26 y el 31 de diciembre de 1902 en Gijón, y más concretamente en el punto 23.º de los acuerdos, se hacía referencia explícita a esta realidad y se proponía que se procurase que «los señores armadores [...] en consonancia con las necesidades de la vida, mucho mayores hoy que ayer, aumenten a los embarcados sus sueldos, que hoy son iguales o menores a los de hace treinta años»<sup>617</sup>. Pero debe hacerse una matización: esta estabilización de los salarios no era general. Hay que tener en consideración que durante décadas coexistieron buques de vela y de vapor, y que los mercados laborales eran diferentes. Los últimos 20 años del siglo XIX son los de la desaparición progresiva de la vela, de forma que en ese mercado los salarios se mantenían estables o, más frecuentemente, con tendencia a la baja, mientras que los sueldos en los vapores experimentaban una evolución al alza.

*En los [buques] de vela no ha podido disminuir en la misma proporción sus antiguas tripulaciones, y como para competir con los fletes con los de los vapores se encuentran con más gastos que éstos por aquel concepto, resulta, que el sueldo de la marinería en los buques de vela es menor, y en los de cabotaje llega a tal extremo, que a veces suele salir lo comido por lo servido al rendir viaje y ajustar cuentas*<sup>618</sup>.

Aunque tradicionalmente los pagos se realizaban en moneda española, con el desarrollo del vapor y el establecimiento de líneas regulares con puertos extranjeros, los marinos empezaron a exigir cobrar en la divisa correspondiente, generalmente en libras esterlinas. Ante esta novedad los navieros jugaban con el cambio y con otras variables en su propio beneficio. Ricart se refería a este asunto en un artículo donde aprovechaba para lanzar una andanada contra los navieros ingleses, que se aprovechaban de tener buques abanderados en España mediante testaferros:

*Según noticias que tenemos, salió de aquel puerto inglés [Liverpool] para Santander un Sr. Miguel Bilbao, mayordomo que fue de los vapores Serra, llevando la representación de los Sres.*

---

<sup>617</sup> Ricart afirmaba que aunque hacía poco «las compañías navieras habían repartido cuantiosos beneficios, ninguna de ellas había aumentado el salario de la gente embarcada en una sola peseta» (en RICART 1903b: 46).

<sup>618</sup> Citado en *Información sobre las consecuencias..., Tomo I. Derecho diferencial de bandera*. Información escrita. Comandancia Miliar de Marina de Sevilla, 17-19. Para otros casos conocidos, como el noruego, los salarios eran básicamente los mismos (HAMRE, 2008; FISHER y NORDVIK, 1988:123), mientras que en Canadá eran algo superiores en el vapor (SAGER, 1989).

*Larrinaga y Cia, para contratar las tripulaciones españolas para sus buques, que tienen por punto de salida a Liverpool; luego están pocas horas en puerto español del Cantábrico y hacen su mayor estancia en los puertos americanos, en los que los marineros ganan 30 pesos. El objeto de firmar las contrataciones en puerto español es señalar los sueldos en pesetas, después de tantos años como se ha cobrado en libras esterlinas, y además se señalan los sueldos que rigen en Santander con gran daño de los tripulantes, que no tan solo ganan un sueldo mitad del que corresponde a los mares en que navegan, sino que sufren un quebrando de un 20 por 100 por el cambio de moneda.*

Otra novedad es que, en la última década del siglo XIX, capitanes y oficiales exigieron que las horas dedicadas a supervisar trabajos de carga y descarga en puerto les fueran abonadas en concepto de horas extras, dado que asumían un trabajo de control de las cuadrillas de estibadores que consideraban ajenos a sus responsabilidades ordinarias. Se trataba de una exigencia inaudita hasta el momento, y que muestra cómo estaban cambiando las relaciones laborales en el mundo del vapor respecto a lo que había sido la marina de vela. Este fenómeno no era privativo de la Marina española, por supuesto. Se intentaron introducir en el país prácticas habituales en otras naciones, como declaraba por ejemplo la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante, que envió una nota a los armadores de buques y a las comandancias comunicando la decisión de exigir el cobro de dichas cantidades a partir del 1 de junio de 1894<sup>619</sup>.

### **Salarios en España y en otras marinas. ¿Es posible comparar?**

Valdaliso aseguraba que, respecto a otras marinas mercantes, el nivel salarial español a finales de la década de 1870 era claramente inferior al existente en las flotas británica o estadounidense, y que, en cambio, estaba por encima del vigente en marinas como la noruega, la sueca o la italiana (VALDALISO, 1991:322-323). La Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona afirmaba esto mismo en 1879 y para ello establecía este organismo una comparación entre diversas marinas tomando como muestra lo que sucedía a bordo de un velero tipo de 500 toneladas<sup>620</sup>. También destacaba que en el resto de las marinas

---

<sup>619</sup> Véase *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 133, 15 de mayo de 1894, 236, y también *Revista General de la Marina Militar y Mercante Española*, núm. 34-35, de 1 y 15 de marzo de 1894, 567. La propuesta concreta era de 1,25 pesetas por hora en puerto español, y en Ultramar y extranjero la equivalencia de esta cantidad.

<sup>620</sup> «En 1879 los sueldos que rigen en la marina en términos generales son [en duros]: capitán, de 60 a 70; piloto, 30; contramaestre, 25; cocinero, 18; marineros 13; mozos, 11 [...]. Estos sueldos exceden tal vez del tipo que los mismos alcanzan como veremos en algunas naciones extranjeras», en ASOCIACIÓN DE NAVIEROS Y CONSIGNATARIOS DE BARCELONA (1879: 121-122. Véase también NANOT-RENART (1877:21); este autor afirmaba que los sueldos españoles eran equiparables a los británicos.

la alimentación era más frugal (y por tanto más económica), algo que consideraban de difícil aplicación en España, donde las tripulaciones eran más exigentes<sup>621</sup>. En la misma línea iba un testimonio extraído del tomo III de la *Información sobre las consecuencias que ha producido la supresión del Derecho Diferencial de Bandera*. José Ricart Giralt, como presidente del Centro Naval Español, aportaba una relación de datos desiguales que resumía del siguiente modo:

**Tabla 22. Salarios en diferentes marinas mercantes (1879)**

PLAZA	NORUEGA Y SUECIA	ALEMANIA	ITALIA	ESPAÑA
Capitán	110 + 5 % de capa	112 + 3 % de capa	200	300
Piloto	85	125	120	150
Contra maestre	-	87,5	90	120
Cocinero	66	97,5	80	85
Carpintero	82	87,5	-	75
Marinero	66	62,5	60	65
Mozo	-	45	40	55
Paje	-	20	20	35

**Fuente:** *Información sobre las consecuencias...Tomo I. Derecho diferencial de bandera*. Información escrita. Declaración del Centro Naval Español. Salarios en pesetas/mes. La capa es un porcentaje sobre el flete que cobra únicamente el capitán.

Con los datos anteriores, Ricart hacía el siguiente cálculo sobre los costos salariales de las tripulaciones en distintos países, concluyendo que no había diferencias notables entre el coste salarial de nuestra marina y el de las marinas extranjeras, aunque solo utilizó los salarios más bajos, y en cambio no ofrecía datos de los supuestamente más altos, como los británicos<sup>622</sup>:

- Buque noruego, sueco, ruso o dinamarqués: salarios, 3.642 pesetas y comisión para el capitán; manutención, 2.880 pesetas. Total, 6.522 pesetas más la comisión del capitán.

<sup>621</sup> ASOCIACIÓN DE NAVIEROS Y CONSIGNATARIOS DE BARCELONA (1879: 128-129). Sobre la alimentación en otras marinas véase, por ejemplo, VILLIERS (1953).

<sup>622</sup> Estos datos coinciden casi a la peseta con los que ofrecía también desde Cataluña el Instituto Agrícola Catalán de San Isidro, que decía hacer sus cálculos tomando como supuesto un viaje de seis meses en un buque de vela de 400 toneladas. La diferencia radica en que para Noruega, Suecia, Rusia y Dinamarca señala una comisión de 1.000 pesetas para el capitán, que es de 600 para el resto de los países (*Información...*, segunda cuestión, 4.º, 307). No se indica, pero los datos son en pesetas.

- Buque alemán: salarios, 4.647 pesetas; manutención, 3.465 pesetas. Total, 8.112 pesetas más la comisión del capitán.
- Buque italiano o griego: salarios, 4.980 pesetas; manutención, 2.340 pesetas. Total, 7.320 pesetas.
- Buque español: salarios, 5.310 pesetas; manutención, 2.970 pesetas. Total, 8.280.

Los salarios eran muy diferentes de un puerto a otro y también de un tipo de embarcación a otro. En Cádiz, la Sociedad Económica de Amigos del País elaboró una estadística a partir de siete embarcaciones fondeadas en su puerto en 1879. Los datos se dan en reales de vellón<sup>623</sup>:

**Tabla 23. Gastos de explotación en diferentes marinas mercantes**

BUQUE	TONELAJE	TRIPULACIÓN	SUELDOS	ALIMENTOS	TOTAL
Fragata inglesa	414	12	6.400	3.120	9.520
Fragata española	400	15	5.900	2.700	8.600
Fragata rusa	360	10	3.200	1.800	5.000
Bergantín inglés	296	9	3.800	2.360	6.160
Bergantín francés	236	9	1.940	1.800	3.740
Bergantín noruego	233	8	2.360	2.410	4.770

**Fuente:** *Información sobre las consecuencias...*, 1879. Sociedad Económica de Amigos del País de Cádiz, 3.<sup>a</sup> pregunta, 439-441.

En la *Información* encontramos dos opiniones opuestas. La primera opinión, minoritaria, sostenía que en la Marina española los sueldos eran iguales o menores a los de las marinas extranjeras. Así lo afirmaban por ejemplo la Comandancia Militar de Mataró o el Consejo Superior de Agricultura, Industria y Comercio. La segunda postura, compartida por navieros y

<sup>623</sup> Para la segunda mitad del siglo XIX, debe superarse la disparidad de categorías equiparables o la equivalencia de moneda una vez establecida la peseta como moneda oficial en 1868. Se utilizan las siguientes equivalencias:  
 1 real de vellón (rvn.) = 34 maravedies (mrs.) = 26 céntimos de pesetas (pta.)  
 2,5 rvns. = 1 real de plata  
 3 rvns. con 34 mrs. = 1 pta.  
 20 rvns. = 8 reales de plata = 1 duro  
 8 reales de plata (real de a 8) = 1 duro = 20 rvns. = peso fuerte (muy usado en Cataluña)  
 40 rvns. = 1 escudo = 16 reales de plata

autoridades, aseguraba que en la Marina española los sueldos eran superiores a los de las marinas extranjeras. Esta era probablemente la afirmación más extendida, que con anterioridad había manifestado ya la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona en 1879. En las contestaciones a los cuestionarios contenidos en la *Información*, aparecen diferentes testimonios que apoyan esta teoría con afirmaciones inequívocas, como la de Ricart Giralt cuando aseguraba que «no era posible condenar a los marinos españoles a los míseros salarios de algunas marinas extranjeras»<sup>624</sup>. En ese mismo marco de la *Información* fue mucho más contundente la intervención oral del señor Maresca, quien, después de referirse a los marineros alemanes, de sueldos menores y alimentación nefasta, se preguntaba:

*El marinero español o por mejor decir, las tripulaciones españolas en general ¿se avendrían con esas condiciones? ¿Se conformarían con ser esclavos? Imposible; antes consentirían morir de hambre en un rincón que someterse a condiciones de tal naturaleza. Si estos son los efectos que produce la libertad comercial, maldita sea esta libertad que quiere poner al obrero del mar en las condiciones en que se encuentran los marineros mercante de Alemania y de otros puntos*<sup>625</sup>.

Como puede verse, los navieros se quejaban continuamente de soportar unos salarios muy altos que los hacía ser poco competitivos, pero sobre sus lamentaciones ironizaba Moret recordando que la patronal un día se quejaba de que los maquinistas y los capitanes exigían un gran sueldo, y al día siguiente presentaba datos para probar que la Marina mercante estaba en decadencia. Moret argüía que si esto fuese cierto sobrarían hombres de mar, y entonces los navieros tendrían a su favor la ley de la oferta y la demanda y ofrecerían menores sueldos, «porque es extraño lo que sucede a los que defienden el derecho diferencial de bandera: unas veces muere de hambre el marinero, falto de trabajo y ocupación, y otras recibe más salario y mejor tratamiento que el marinero extranjero»<sup>626</sup>. Al igual que Moret, el resto de los

---

<sup>624</sup> *Información sobre las consecuencias...*, Tomo I. *Derecho diferencial de bandera*. Información escrita. Respuestas del Centro Mercantil e Industrial de Gerona; Señores Llord y Compañía de Barcelona; Junta Provincia de Agricultura, Industria y Comercio de Guipúzcoa; Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gerona; José Ricart Giralt, Presidente del Centro Naval Español.

<sup>625</sup> *Información sobre las consecuencias...*, Tomo III. *Industrias lanera y naviera*. Discusión y aprobación de los dictámenes. Información Oral. Sexta sesión, celebrada el día 9 de abril de 1880. Intervención del Sr. Maresca, 513. En *La Marina Española. Periódico de Ciencias e Intereses marítimos*, núm. 42, 12 de julio de 1868, 339, se recoge también la respuesta de Augusto Vila, de la Coruña que vinculaba esta situación privilegiada con el sistema de Matrículas de mar, mediante el cual se imponía la ley a los navieros, exigiendo sueldos más elevados y una manutención más escogida que la que tenía ninguna marina extranjera.

<sup>626</sup> *Información...*, Tomo III. *Industrias lanera y naviera*. Discusión y aprobación de los dictámenes. Información Oral. Decimoquinta sesión, celebrada el día 3 de mayo de 1880. Intervención del Sr. Moret y Prendergast, 693.

librecambistas combatieron la creencia de los sueldos superiores, devolviendo a los navieros su propio argumento:

*¿Y cómo se viene a decir aquí que la tripulación española es más cara que la extranjera, cuando como el Sr. Moret lo dijo magistralmente, hay tantos marineros, tantos contramaestres, tantos capitanes y tantos pilotos que no pueden encontrar colocación? ¿Nos harán creer los navieros que hoy es más cara la tripulación española que la tripulación extranjera? Ya se ha dicho en una forma vulgar: cuando dos trabajadores van detrás de un amo, el salario baja: cuando dos amos van detrás de un trabajador, el salario sube. Pues si hay tan poca posibilidad de colocación para los capitanes, pilotos y marineros, éstos irán detrás de los navieros para que les den un pedazo de pan; por consiguiente, que no vengan a decir que las tripulaciones españolas son más caras que las extranjeras, porque quedan desmentidos por los hechos<sup>627</sup>.*

La cuestión de la competitividad de la marina española no parece depender tanto de los gastos de explotación que suponían los salarios y la manutención de las tripulaciones, como de los gastos de tipo administrativo que soportaban los buques, y de los problemas referentes a tráfico y mercancías que ha descrito Valdalisó en su tesis (1995). También parece claro que realmente los buques de vela españoles presentaban tripulaciones algo más numerosas en función de los tipos de aparejo. La progresiva incorporación de medios mecánicos y de nuevas combinaciones de velas (especialmente los aparejos de goleta, que permitían una drástica reducción de las tripulaciones) llegaron tarde a España, y apenas denotan los efectos de esta última evolución de los veleros hacia la máxima eficacia (GARDINER, 1993b; 1994). Pero también es cierto que la progresiva incorporación de buques de vapor fue regularizando estas proporciones entre tripulación y tonelaje.

Una división del trabajo cada vez más estricta se visualizaba también en una gran variedad de sueldos en cada departamento, cada categoría, cada situación. Lewis Fischer aseguraba que la variable que mejor explica el proceso y el ritmo de formación de las organizaciones marítimas (sindicatos) era la relación entre los diferentes salarios por diferentes capacidades a bordo: a más segmentación y más diferencia de salario entre categorías, mayor descontento. Cuando las estratificaciones tradicionales quedaron destruidas con la llegada del vapor, los trabajadores mostraron su descontento con mayor frecuencia e incrementaron la tendencia hacia un cierto tipo de acción colectiva que Fischer relacionó con la atomización de las

---

<sup>627</sup> Tomo III. Industrias lanera y naviera. Discusión y aprobación de los dictámenes. Información oral. Vigésima sesión, celebrada el día 14 de mayo de 1880. Intervención del Sr. Figuerola, 833.



situaciones salariales (FISCHER *et al.*, 1989:315). La segmentación es un fenómeno internacional, y por tanto se produce en España, aunque esta relación entre mayor segmentación y mayor descontento no aparece tan clara.

Las diferencias, en un catálogo de profesiones y categorías profesionales muy extenso, podían llegar a ser muy importantes. Baste como ejemplo el contrato de la tripulación del vapor *Santander*, suscrito en 1883: «Los sueldos serán los siguientes: ptas. 250 y  $\frac{1}{4}$  por ciento del sobordo el 1º oficial y Sobrecargo, 250 el 2º oficial y Médico 200, el 3er oficial y Capellán, 175 el Contramaestre, 125 el Guardián y Carpintero, 110 el Cabo de guardia, 100 los marineros, 90 los mozos, 70 los grumetes, 35 los pajes, 625 el 1º Maquinista, 425 el 2º, 325 el 3º, 275 el 4º, 125 el pañolero y cabos de agua, 100 los fogoneros, 80 los paleros y sereno. Los tripulantes de cámara y cocina según contrato con el asentista y condiciones que se dirán»<sup>628</sup>. Aunque el sueldo del capitán no aparece, sí está el del primer maquinista (625 pesetas), No aparecen, sin embargo, otros ingresos que podrían distorsionar las cifras finales y proporciones finales.

Dejando de lado a los oficiales, si se analiza la diferencia entre el salario más alto y más bajo en el vapor *Santander* en 1883, puede apreciarse que el salario del contramaestre (175 pesetas) es cinco veces superior al del paje (35 pesetas). Si se compara este coeficiente (5) con las diferencias que se observan en otros oficios el sector textil para el último cuarto del siglo XIX, puede verse que las proporciones no son muy diferentes. Por ejemplo, oscilan entre 3,9 (Colonia Sedó, Esparraguera), 5,7 (Filatura Almeda, Alemany y Cia, Manlleu) o 6,8 (Can Cuadras, Sabadell). Donde hay mayor contraste es en La España Industrial, donde la diferencia entre el salario mayor y el menor da un coeficiente de 13. En este caso la segmentación por categorías es mucho mayor. Tomando un caso de la industria siderúrgica (San Pedro de Araya), el coeficiente es de 4,8. En definitiva, las diferencias que se aprecian en la Marina mercante no difieren apenas de las que se producen en otros sectores (ENRECH, 2005:366-370; SÁEZ, 2001:307).<sup>629</sup>

---

<sup>628</sup> MMB. Fondo Trasatlántica, 2.2.5. Contrato de tripulación del vapor *Santander*. 1883.

<sup>629</sup> Estas diferencias se daba en todas partes. Por ejemplo en Gran Bretaña hacia 1892 el salario de un capitán estaba entre 18 y 16 libras al mes, unas cuatro veces el salario de un marinero de primera o «*able bodied seaman*», algo que se consideraba poco teniendo en cuenta la formación y las responsabilidades de un capitán (BURTON, 1990:114).

Para abundar en el asunto conviene acudir al ejemplo de una nómina completa de 1915, incluida en un proyecto para poner en marcha una línea de navegación directa Mediterráneo-Pacífico de importación y venta de salitre de Chile en el Mediterráneo. Muestra claramente las diferencias de sueldos por clases, categorías y departamentos en este sector<sup>630</sup>.

**Tabla 24: propuesta de plantilla y salarios en buques de vapor (1915)**

Cubierta	Ptas./mes	Máquinas	Ptas./mes	Fonda	Ptas./mes
Capitán	625	Jefe de máquinas	600	Mayordomo	225
Primer oficial	400	Primer maquinista	400	Segundo mayordomo	175
Segundo oficial	300	Segundo maquinista	300	Gambucero	150
Tercer oficial	200	Tercer maquinista	200	Repostero	150
Agregado	75	Ayudante del maquinista	100	Cocinero	250
Contramaestre	175	Calderetero	125	Segundo cocinero (2)	125
Segundo contramaestre	125	-	-	Marmitón (3)	40
Marineros y mozos (25)	100	Fogoneros/paleros (30)	110	Ayudante (2)	60
Médico	250	Electricista	150	Panadero	150
Capellán	200		-	Matarife	175
Calafate	125		-	Practicante/barbero	125
Sobrecargo	400		-	Camareros (21)	60
Telegrafista	100		-		-

**Fuente:** HOSTENCH, F Y VEHILS, R. (1915). En el proyecto se resalta que los sueldos asignados son aproximados a los de la Compañía Trasatlántica Española, con notable aumento en el de las oficialidades de puente y máquina.

Agregando informaciones dispersas procedentes de varias fuentes primarias y secundarias es factible comparar los salarios de diferentes categorías en la Marina mercante, en un ejercicio que resultan muy ilustrativo. Por un lado haré la comparación entre los salarios de maquinistas y oficiales de cubierta (las clases directivas), y por otro lado haré lo mismo con

<sup>630</sup> HOSTENCIS Y VEHILS (1915). En el proyecto se resaltaba que los sueldos asignados eran aproximados a los de la Compañía Trasatlántica, con notable aumento en el de las oficialidades de puente y máquina.

los salarios de subalternos de cubierta y de máquinas (la fuerza básica en la propulsión del buque).

### **Los salarios de los capitanes y de los maquinistas navales**

Uno de los elementos aglutinadores de los maquinistas como colectivo y del desarrollo de una conciencia de clase fue la defensa de su situación privilegiada inicial en cuanto a sueldos, y la reivindicación de su equiparación social con los oficiales náuticos. Al irrumpir en un mercado de trabajo con una demanda muy alta de maquinistas, con la mecanización en pleno desarrollo simultáneamente en diferentes lugares del mundo, durante décadas (de hecho desde su aparición en el negocio hasta la década de 1880), los maquinistas disfrutaron de altos sueldos y de buenas condiciones de trabajo, en comparación con el resto de los oficiales e incluso con el propio capitán<sup>631</sup>. Esta situación era similar en todas las marinas. Pese a lo limitado de las fuentes, pueden recogerse algunos datos significativos para trazar un cuadro de la evolución de los salarios de este colectivo. Un primer ejemplo, el más antiguo, se refiere a los maquinistas embarcados en los buques de la naviera barcelonesa Sociedad de Navegación e Industria en abril de 1844. Esta naviera fue la primera en mantener una línea regular de vapor en España (con el *Balear* primero y con el *Mercurio* y el *Delfín* después) y por tanto marca un indiscutible punto de partida para el análisis. De los buques se indica su potencia en caballos nominales de vapor y el salario anual se indica en reales. También se indica la nacionalidad del maquinista, ya que la presencia de profesionales extranjeros tenía una relación directa con los salarios altos:

---

<sup>631</sup> «Y la verdad es, que sin organización conforme, los maquinistas navales, ya en época anterior a 1877, fecha del reglamento que les rige, obtuvieron emolumentos superiores a los Pilotos, conservándose aún los buenos salarios que gozan, y de lo cual nos alegramos muchísimo» (en Ricart, 1891a).

**Tabla 25. Salarios de los maquinistas  
en la naviera Sociedad de Navegación e Industria (1844)**

<b>BUQUE/ POTENCIA EN CV</b>	<b>CATEGORÍA</b>	<b>NOMBRE</b>	<b>NACIONALIDAD</b>	<b>SUELDO</b>
<i>Balear / 100</i>	Primer maquinista	Francisco Fuguet (sic)	Española	12.000
<i>Balear / 100</i>	Segundo maquinista	Juan Tur	Española	6.120
<i>Mercurio / 100</i>	Primer maquinista	Montgomery Rodgson	Inglesa	16.080
<i>Mercurio / 100</i>	Segundo maquinista	Manuel Gran	Española	6.000
<i>Delfin / 60</i>	Primer maquinista	Eduardo Icikens (sic)	Inglesa	13.440
<i>Delfin / 60</i>	Segundo maquinista	Miguel Palmer	Española	5.160
<i>Villa de Madrid / 160</i>	Primer maquinista y jefe	Juan Thompson	Inglesa	16.800
<i>Villa de Madrid / 160</i>	Segundo maquinista	Juan Ciudran	Española	7.200

**Fuente:** Archivo General de Marina Álvaro de Bazán, leg. 7901, Jerónimo Merelo al Ministro de Marina, 24 de abril de 1844, anexo núm. 1. A estos buques se añadió poco después el *Barcino*, de 180 caballos (cortesía de José María Sánchez Carrión.)

Dos datos llaman especialmente la atención. El primero, que el salario del primer maquinista dobla el del segundo maquinista, por ejemplo a bordo del *Balear*. El segundo, que la tendencia es que para una misma categoría y potencia, el maquinista extranjero cobre más: es el caso de Fuguet (tal vez Huget, apellido catalán) en el *Balear*, y de Rodgson en el *Mercurio*. Esta situación privilegiada de los maquinistas extranjeros, que no solo cobraban más sino que copaban el mercado laboral, fue motivo de conflicto constante, como se verá en el siguiente capítulo.

En 1863 la Marina de guerra española estaba redactando un Reglamento para el Funcionamiento del Cuerpo de Maquinistas, y por esta razón el brigadier Hilario Nava recababa información sobre la situación de los maquinistas en la Marina mercante y recogía de diferentes fuentes datos sobre salarios comparativos entre maquinistas españoles, ingleses y franceses, a efectos comparativos. El cuadro de sueldos redactado por Nava era el siguiente:

**Tabla 26. Salarios (en reales) de maquinistas navales para navegaciones en aguas europeas o de ultramar por nacionalidades (1863) (según Nava)**

EMPLEOS	ESPAÑOLES EUROPA	INGLESES EUROPA	FRANCESES EUROPA	ESPAÑOLES ULTRAMAR	INGLESES ULTRAMAR	FRANCESES ULTRAMAR
Primer maquinista > 500 cv	21.277	27.600	24.132	28.642	38.160	34.398
Primer maquinista > 500 cv	19.277	27.600	24.132	25.642	38.160	34.398
Segundo maquinista con cargo	16.517	21.600	19.561	23.142	29.520	27.546
Segundo maquinista sin cargo	16.277	21.600	19.561	21.642	29.520	27.546
Tercer maquinista	13.277	18.000	13.638	16.642	23.040	18.657
Cuarto maquinista	9.277	-	-	13.642	20.880	-

**Fuente:** VEGA (2009:140, nota 8).

En ese momento (1863), para sus ocho vapores trasatlánticos, la compañía Antonio López (que en 1880 se constituyó como Compañía Trasatlántica Española) tenía a su servicio 32 maquinistas, cuatro por buque. Los sueldos mensuales para los empleos de primer, segundo, tercer y cuarto maquinistas eran de 120, 80, 60 y 50 pesos respectivamente, y recibían además 5 pesos para bebida; la comida, tanto en puerto como en mar, corría a cargo de la empresa. La misma compañía tenía también tres vapores de cabotaje, cada uno con tres maquinistas (primero, segundo y tercero) que ganaban al mes 80, 40 y 20 pesos respectivamente, sin gratificación de bebida y mantenidos como los trasatlánticos<sup>632</sup>. Pueden apreciarse también las diferencias de salario según el tipo de tráfico.

La ley de la oferta y la demanda dictaba que los maquinistas, pocos en número y muy solicitados, tuviesen una mejor remuneración que los pilotos e incluso que los capitanes, de quienes parecía existir además una sobreoferta<sup>633</sup>. Sobre este asunto, en 1878, comentaba Ricart Giralt lo siguiente:

<sup>632</sup> En VEGA (2009:156-158). Encuesta preparatoria para el Reglamento de la Armada de 1863.

<sup>633</sup> En ROBLES (1993:32-38). Cita el artículo «Capitanes y Maquinistas» de la *Revista Mecánica*, núm. 2.

*Los salarios del personal de máquinas se conservan al tipo elevado de cuando vinieron los primeros extranjeros, exigiendo lo que querían; así es que no es extraño ver en algunos de nuestros buques a vapor que el primer maquinista gana más que el capitán, absurdo muy craso, pues por más que el primero tiene a bordo un cargo de suma importancia, la misma seguridad del buque, el capitán es el jefe ante la ley, es el representante de la expedición, es la personalidad nacional, pues a su cargo está el pabellón, por lo tanto, hasta como cuestión de disciplina el maquinista ha de tener un lugar inferior al náutico; así están en la armada como en toda marina<sup>634</sup>.*

No es el único indicio de que, hasta las décadas finales del siglo XIX, los maquinistas navales disfrutaron de sueldos más altos comparativamente que los pilotos e incluso el capitán. Sin embargo, mostrar la proporción exacta de estas diferencias no resulta fácil, entre otras cosas porque el sueldo de los capitanes no siempre aparece en las nóminas y porque habría que contar también con algunos elementos distorsionadores, como los sobornos y las gratificaciones<sup>635</sup>. No he podido documentar la existencia de gratificaciones para los maquinistas por reducción de consumos, como sí las había para los maquinistas de la Armada (VEGA, 2009:206). En cualquier caso, los maquinistas defendían sus altos sueldos respecto a los náuticos y apuntaban a la excesiva oferta de pilotos y capitanes. Advertían que las diferencias salariales eran manipuladas por los armadores para equilibrar la situación de pilotos y maquinistas a la baja y aprovechaban para cuestionar el argumento tradicional de que el capitán debía cobrar más que el primer maquinista en función de su mayor responsabilidad.

*Muchísimas veces hemos oído recitar la cantinela, aprendida ya de memoria, que es injustificado el sueldo asignado a los maquinistas y exiguo el concedido a los capitanes y pilotos de los buques de vapor, siendo éstos los que tienen la jefatura del personal de las embarcaciones que dirigen y los que asumen toda la responsabilidad de las expediciones y semejante cuestión, así planteada, no puede ser ni más inocente, ni más peligrosa [...]. No hay duda que el capitán asume el mando de la embarcación y representa al armador, lo cual no es razón para que se le deba retribuir más*

---

<sup>634</sup> *Contestación al interrogatorio acerca de las consecuencias...*, comentarios de Ricart Giralt. En este texto (que se corresponde con un documento firmado el 15 de febrero de 1878 y publicado también en la *Revista Marítima*) Ricart añadía que «no queremos perjudicar de ninguna manera al personal de máquinas; pero si, que mientras dura la actual crisis comercial, hagan, que deber suyo es, sacrificio en ayuda de la salvación común [...] creemos hoy exagerados los salarios de 600 y 650 pesetas que tienen asignados algunos primeros maquinistas, y proporcionalmente el demás personal de máquina, salarios son estos para cuando la marina esté en su apogeo, no hoy que recorremos un largo perigeo». Véase también *Información*, respuesta del Instituto Agrícola Catalán de San Isidro.

<sup>635</sup> RICART (1891).

*o menos espléndidamente, ya que ni el mando, ni la representación añaden un quilate más a su valor*<sup>636</sup>.

La diferencia de sueldos entre los oficiales de cubierta y los de máquinas queda patente, por ejemplo, en el análisis de dos contratos correspondientes a buques de la Compañía Trasatlántica. Hay casi 10 años de diferencia entre ellos, pero tanto el tipo de buque como el tipo de tráfico son equiparables.

**Tabla 27. Salarios, en pesetas, de oficiales de cubierta y oficiales de máquinas (Compañía Trasatlántica, 1883 y 1892)**

CATEGORÍA	SUELDO	CATEGORÍA	SUELDO
Capitán	600	Primer maquinista	625
Primer oficial	250	Segundo maquinista	425
Segundo oficial	250	Tercer maquinista	325
Tercer oficial	200	Cuarto maquinista	275

**Fuente:** elaboración propia a partir de vapor *Santander* (en MMB. Fondo Compañía Trasatlántica, CT 2.2.5. Contrato de tripulación del vapor *Santander*, de fecha 15 de abril de 1883); vapor *Cataluña* (en MMB. Fondo Compañía Trasatlántica. 2.2.1/1. Vapor *Cataluña*. Plantilla de dotación. Número 10. Aprobada en 23 de marzo de 1892). En el mismo fondo, con la referencia 2.2.1/10, hay datos correspondientes a otro vapor, el *Isla de Luzón* (servicio en Filipinas) con datos similares para la misma cronología.

Los sueldos no han cambiado en esos 10 años, pero llaman la atención otros dos datos. En el contrato más antiguo (1883) no aparecía consignado el sueldo del capitán (la expresión exacta es «no determinado»; en el segundo (1893), sí lo está, con la cantidad expresada en la tabla. En el primer contrato se detallaba también que el primer oficial recibiría una cuarta parte del sobordo, información que desaparece en el segundo contrato. Estos datos son nuevos indicios del proceso de salarización que sufrían los oficiales ya comentado y que podría verificarse de disponerse de series de nóminas. Es preciso recordar aquí que a finales del siglo XIX la Compañía Trasatlántica se vanagloriaba, por medio de un periodista afín, de que sus maquinistas estaban «retribuidos con los más altos sueldos que paga empresa alguna, siendo también los más remunerados de todos en los buques de la Compañía»<sup>637</sup>.

<sup>636</sup> En ROBLES (1993:32-38). Cita el artículo «Capitanes y Maquinistas», publicado en la *Revista Mecánica*, núm. 2 32-38.

<sup>637</sup> En VÁZQUEZ (1897: 129-131). En general, esta compañía era utilizada como modelo. Por ejemplo, en la propuesta para la constitución de una línea de navegación Mediterráneo-Pacífico anteriormente citada se incluía

Camino del cambio de siglo las distancias se van acortando. Pueden tomarse dos ejemplos diferentes que insinúan etapas en este proceso. En el primer caso se trata del vapor *Puerto Rico*, de 2.678 toneladas, de la Casa F. Prats y Compañía de Barcelona, en datos de julio de 1897. Comparando los niveles jerárquicamente equivalentes, se observa que el capitán y el jefe de máquinas aparecen con el mismo sueldo, 500 pesetas; el primer oficial cobra 250, mientras que el segundo maquinista percibe 325; en el siguiente nivel, el segundo oficial cobra 175, y el tercer maquinista 225; finalmente, el tercer oficial cobra 150 y el cuarto maquinista 100<sup>638</sup>. Pocos años después, en 1905, los salarios de los oficiales en el vapor *Ignacio Roca*, de la Compañía Marítima Comercial, de Barcelona, eran los siguientes: el capitán y el jefe de máquinas, 350; el primer oficial 200 y el segundo maquinista 250, mientras que el segundo oficial recibe 150 y el tercer maquinista 125<sup>639</sup>. Como siempre, faltan los datos de posibles complementos, si los hubiera.

En conclusión, los salarios altos se relacionaban claramente con la escasez de maquinistas, y a medida que oferta y demanda se equilibraron los salarios bajaron hasta igualarse, e incluso quedaron por debajo, respecto a los correspondientes a los oficiales náuticos<sup>640</sup>. En los últimos años del siglo XIX, la oferta de maquinistas era suficiente para dar servicio a una marina de vapor ya consolidada, e incluso para forzar una rebaja en sus expectativas salariales. Entonces, cuando la situación de privilegio de los maquinistas quedó limitada, se produjeron nuevos conflictos, al tratar aquellos de mantener su estatus económico y su situación privilegiada, en constante roce con los oficiales náuticos por el mantenimiento de una equivalencia en categoría, salario e incluso en los signos externos del reconocimiento social<sup>641</sup>.

---

un modelo de salarios para la tripulación, que se dice aproximado al de la Compañía Trasatlántica (HOSTENCHS Y VEHLIS, 1915: 7-8).

<sup>638</sup> Reproducido en RICART (1897b: 102-103).

<sup>639</sup> En AHCOCINB, caja 80, expediente 16. Suscripción para socorrer a las familias de los tripulantes del vapor *Ignacio Roca*.

<sup>640</sup> Este equilibrio entre la oferta y la demanda se rompió en contadas ocasiones, como por ejemplo en vísperas del estallido de la Gran Guerra, cuando hubo de forma puntual una demanda de maquinistas superior a la oferta. Una comunicación de la Cámara de Comercio de Ibiza, de 16 de abril de 1914, solicitaba que se autorizase a los individuos de la Armada con el título de maquinista naval y un año mínimo de servicio a navegar con licencia ilimitada en buques de comercio, con el compromiso de reincorporarse al servicio de la Armada si esta lo requería: «Esta petición se funda en la gran escasez actual de personal de maquinistas navales, que deja indotados varios de los buques del Comercio, así como muchos de los buques pesqueros recientemente adquiridos, que se ven obligados a suspender su industria por carecer en absoluto de tan indispensable personal: deficiencia que se hará sentir aun más con el progresivo desarrollo de nuestra Marina mercante».

<sup>641</sup> En AHCOCINB, caja 628, expediente 4. Expediente relacionado con el dictamen núm. 60.



## Los salarios de las clases subalternas de máquina y de cubierta

Del mismo modo que se han comparado los salarios de oficiales de cubierta y de máquinas, puede hacerse otro tanto con las situaciones salariales de los subalternos de cubierta y de máquinas a lo largo de tres décadas. Los salarios de los fogoneros eran equiparables a los de los marineros de primera o compañeros, a quienes en cierto modo sustituyeron en la transición de la vela al vapor como columna vertebral del sistema propulsor de los buques. Y los paleros pueden equipararse a los mozos, por lo menos en cuanto a salarios. Pero no se trata de un proceso rápido, ya que en este caso también en los primeros años de la propulsión mecánica los subalternos de máquinas disfrutaban de una mejor retribución que los subalternos de cubierta, en un proceso similar al visto para los maquinistas, en función de su escasez en el mercado laboral. Según se fueron equilibrando oferta y demanda, los salarios se igualarían, aunque siempre con una ligera ventaja para la gente de máquinas<sup>642</sup>. En la tabla se aprecian estas relaciones entre las distintas categorías de subalternos de la Compañía Trasatlántica en algunos años entre 1878 y 1914.

**Tabla 28. Diferencias salariales entre subalternos de máquinas y de cubierta**

AÑO / CARRERA	CATEGORÍA	SUELDO	CATEGORÍA	SUELDO
1878 - América	Fogoneros	90	Marineros	75
1878 - América	Paleros	80	Mozos	55
1878 - Índico y Pacífico	Fogoneros	130	Marineros	100
1878 - Índico y Pacífico	Paleros	110	Mozos	80
1883 - Antillas - Santander	Fogoneros	100	Marineros	100
1883 - Antillas - Santander	Paleros	80	Mozos	90
1892 - América - Cataluña	Fogoneros	90	Marineros de primera	90
1892 - América - Cataluña	Paleros	80	Marineros ordinarios	80
1897 - Cuba, Filipinas, Río de la Plata	Fogoneros	90	-	-
1897 - Cuba, Filipinas, Río de la Plata	Paleros	80	-	-
1914 - Sin determinar	Fogoneros	100	Compañeros	90
1914 - Sin determinar	Paleros	85	Mozos	75

**Fuente:** elaboración propia a partir de: MMB. Fondo Compañía Trasatlántica, CT 2.2.5. Contrato de tripulación del vapor *Santander*, de fecha 15 de abril de 1883; MMB Fondo Compañía Trasatlántica. 2.2.1/1. Vapor *Cataluña*. Plantilla de dotación. Núm. 10. Aprobada en 23 de marzo de 1892; MMB. Fondo Compañía Trasatlántica, CT 2.5.3/17 Asuntos Oficiales. Línea trasatlántica de Cuba, Filipinas y Buenos Aires, y para la línea local interinsular y al continente, con fecha 8 de noviembre de 1897; Compañía Trasatlántica. Instrucciones Generales. Adiciones y modificaciones hasta marzo de 1923. Circular núm. 404, de 8 de junio de 1914.

<sup>642</sup> A efectos comparativos con la Marina británica véase KENNERLEY (1997:21, tabla 1850-1930).

En resumen, pese a la falta de fondos de empresa y de nóminas en una cierta cantidad, los datos dispersos son suficientes para extraer algunas primeras conclusiones que convendrá explorar más a fondo en un futuro. En primer lugar, la horquilla de salarios por categorías es muy amplia, de capitán a mozo y de primer maquinista a palero, y se aprecia una mayor segmentación de salarios que en la vela. En segundo lugar, no es posible valorar el impacto que tenían sobre los ingresos los complementos no conocidos, la venta de la pacotilla y el importante asunto del contrabando, de forma que, a diferencia de lo que sucede con otros sectores económicos, los ingresos de la gente de mar están sujetos a un alto grado de incertidumbre para el investigador. En tercer lugar, puede darse como cierta la existencia de una estabilidad salarial a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX con sueldos bajos, pese a las protestas continuas de los navieros, y esto hace pensar en una alta oferta de trabajadores y también, en ocasionales momentos, de falta de empleo. En cuarto lugar, mientras que oficiales de puente y máquinas estaban en constante conflicto por la equiparación de salarios y se mantuvieron distanciados y enfrentados, las diferencias salariales entre las clases subalternas nunca fueron muy grandes y en cualquier caso no parece que fueran un obstáculo para actuar de forma solidaria y coordinada. Por último, los datos conocidos no indican una descualificación de los marineros, ni sitúa a los fogoneros en el espectro de las categorías consideradas de baja cualificación, si se comparan con los salarios atribuidos a los oficiales (salvo el capitán).

### **3.5.6 ¿Proletarización en la Marina mercante?**

En relación directa con los salarios está el asunto controvertido de si existe o no un proceso de «proletarización» en la Marina mercante, en una discusión que se centra naturalmente en las clases subalternas. Rediker (1987) se había referido a este proceso situándolo en el mundo del Atlántico norte ya a mediados del siglo XVIII, cuando presentaba a los marineros de las Islas Británicas y de las colonias americanas como un grupo de hombres libres que vendían su fuerza de trabajo a cambio de un salario. Ellos eran, para Rediker, los primeros proletarios de la mar, trabajadores a bordo del barco como prefiguración de la factoría. El trabajo a bordo de un buque se situaba, según este autor, en un punto central en el movimiento entre las formas paternalistas de control del trabajo y las nuevas formas de negociación del trabajo asalariado,

con una función altamente especializada y jerarquizada, rutinizada, disciplinada y sujeta a la innovación tecnológica. Teniendo en cuenta que la producción, como proceso a través del cual se crea la plusvalía, incluye el transporte de bienes, Rediker argumentaba que los marinos eran proletarios en tanto que producían plusvalía, ya en el período de la manufactura (que no de la machinofactura), por tanto eran parte de la clase trabajadora. Aunque esta interpretación ha sido revisada y contestada (VICKERS *et al.*, 1989), este autor ofrece el mejor marco teórico para abordar esta cuestión.

Ciertamente los marinos eran en España, desde la baja Edad Media por lo menos, trabajadores libres, en el sentido de que disponían de su derecho a vender su fuerza de trabajo y cambiar de empleo a su voluntad y no estaban sujetos a otro tipo de servidumbre. Los marinos eran realmente precursores en un asunto clave: trabajaban por salarios que se establecían en algo reconocible como un mercado de trabajo moderno. Pese a las restricciones que suponía la Matrícula de mar, no hay duda de que los marinos disponían de una cierta libertad para acceder al mercado de trabajo. ¿Permite este hecho considerarlos proletarios?

Aunque algunos autores hablan de un proceso de proletarización que precisamente comenzó cuando los marinos vieron reducida su capacidad de obtener ingresos extraordinarios, especialmente a medida que la represión del contrabando los dejó a expensas de un salario y nada más (PINIELLA y RASERO, 1995:323), no puedo vincular tan estrechamente las oportunidades de conseguir ingresos alternativos con una presunta «proletarización», ya que los ingresos extras son un complemento al salario, no una participación en los beneficios, y en ningún caso convertía a los marinos en minicomerciantes por cuenta propia, como en cierto modo lo habían sido (o lo eran) en el sistema de cobro a la parte. Por tanto, la reducción de su margen de obtención de ingresos no cambiaba sustancialmente su condición. Si entendemos como proletario la persona que trabaja por un salario, utilizando medios de producción sobre los que tiene poco o ningún control, según la definición de Charles Tilly, los marinos (en general las clase subalternas, incorporados ya fogoneros y paleros) encajan en la definición, ya que no participan de la propiedad del buque ni de la expedición comercial, y eran asalariados desde mucho antes de que la propulsión mecánica se incorporara a la Marina. Los marineros no tienen otra opción que vender su fuerza de trabajo, al carecer de otros ingresos y de la propiedad de los medios de producción.

Los marinos representan un caso raro en el conjunto de la historia del trabajo. Como recuerda Sanguinetti (1998), durante siglos el trabajo asalariado tuvo una presencia marginal frente a otras formas de utilización productiva del trabajo humano (esclavitud, servidumbre). Son dos los principales casos de trabajo prestado en condiciones de amenidad y dependencia, que coexistían con otras formas de aprovechamiento del esfuerzo humano previos a la formación del capitalismo: el arrendamiento de servicios romano (*locatio conductio operarum* o arrendamiento de un hombre libre) y el trabajo en el seno de los gremios medievales, sobre la base de la cesión voluntaria de los frutos del propio trabajo a cambio de una contraprestación.

Según una definición de proletariado los marinos son una nueva clase social de trabajadores asalariados no propietarios, contratados por empleadores capitalistas (SOMBART, citado por LUCASSEN, 2005:4 y 7). Puede utilizarse el concepto de proletarización para referirse al proceso de transición que lleva a pequeños productores independientes (como artesanos o pequeños campesinos) al estado de trabajadores asalariados libres. Pero ¿puede aplicarse en puridad esto a los marinos, que no son productores independientes? En todo caso los patrones de las barcas de cabotaje que dejaban de ser propietarios y pasaban a ser trabajadores a sueldo podrían encajar en esta categoría, pero la mayor parte de la tripulación se componía tradicionalmente de trabajadores que vendían su fuerza de trabajo por un salario (o por una parte de los beneficios), pero que no eran propietarios del buque. Según esta interpretación, los trabajadores que no han sido propietarios de los medios de producción en ningún momento no pueden perder su condición y por tanto no sufren un proceso de proletarización, sino que esta es su condición principal.

Está claro que el proceso de salarización se inició hacia el siglo XVI, con el comercio globalizado: a partir de la apertura de rutas trasatlánticas hacia América y Asia, los beneficios en el negocio marítimo aumentaron y los navieros descubrieron que era más rentable pagar salarios que compartir parte de los beneficios con la tripulación. Este proceso se aceleró a mediados del siglo XVIII y estaba prácticamente consolidado a principios del XIX. Es decir, se produjo un proceso de acumulación capitalista basado en el control total de los medios de producción y la compra de la fuerza de trabajo.

Sin embargo, puede ser un error asimilar automáticamente trabajadores asalariados con proletarios. Un trabajador asalariado vende su fuerza de trabajo pero también puede disfrutar

de un cierto nivel de elección en función de su oficio o su cualificación, mientras que lo que definía al proletario como tal es su condición de trabajador con escasa cualificación forzado a ofrecer continuamente su fuerza de trabajo en el mercado a cambio de un salario, porque esa es su única posibilidad de supervivencia. Ciertamente el marinero no tenía capacidad de acumulación y no podía llegar a conseguir el taller soñado (ROMERO, 2005), ni la propiedad de una porción de tierra, ni en los vapores podía aspirar ya a una participación en la propiedad de una embarcación mercante, como había sido posible en los veleros<sup>643</sup>. La condición de proletario puede hallarse en diferentes sectores profesionales, pero solo aquellos que no tienen otros recursos para mejorar su situación merecen ser considerados proletariados, lo que a priori debería excluir en la mar a los oficiales y a los oficios muy cualificados que tenían la posibilidad de hallar en tierra un trabajo acorde con su formación y su cualificación.

Otro punto de vista es la relación entre mecanización y proletarización. Es frecuente conceptualizar específicamente como «proletarios» a las nuevas categorías del personal subalterno de máquinas, especialmente los fogoneros y los paleros, tal vez los primeros en verse a ellos mismos como proletarios. Según este razonamiento la gente de máquinas se convirtió en el nuevo proletariado industrial, y para algunos autores no fue casualidad que los primeros marinos en ir a la huelga fueran los fogoneros y los maquinistas (HARLAFIS, 1995:213; GERSTENBERGER, 2001:49). Se verá como este grupo, unido al de los marineros, se presentó en sus primeras organizaciones como «obreros del mar», utilizando una expresión totalmente nueva en la mar, fuera de la tradición en un mundo esencialmente conservador y tradicional, donde las denominaciones tenían hondas raíces<sup>644</sup>. Pero se debe desvincular mecanización y proletarización en la Marina mercante. Rediker mantenía, y yo coincido con él, que el proceso de proletarización en la Marina mercante es muy anterior a la mecanización:

*Their experience of work at sea —broad cooperation within a complex divisions of labour, coordinated within a complex division of labour, coordinated and synchronized effort within a*

---

<sup>643</sup> RICART (1924).

<sup>644</sup> En los estatutos de otro sindicato obrero del sector marítimo, en su artículo 28.º, se consignaba que para ingresar en el mismo «se requiere [...] ser obrero, esto es, vivir de un jornal o salario fijo o eventual». *Estatutos del Sindicato Obrero del Ramo de Fonda Marítima*. En AHGCB. Libro de Registro de Asociaciones, núm. 2, registro 3.619. 1902. Entre los objetivos de la Federación de Obreros de la Navegación y Transporte de España se declaraba que debía «contribuir a que los obreros adopten el expansivo criterio de regeneración del proletariado, partiendo de la más estrecha sociabilidad y unión del mismo», en *Reglamento de la Federación de Obreros de la Navegación y Transporte de España*. Barcelona, 1914.

*routinized and regimented labour process, continuous shiftwork as organized through a watch system, close supervision and harsh discipline —insures the primacy of work over life at sea and hence a kind of alienation that was expressed in their characterization as «hands» [...]. The social relations of work were themselves increasingly capitalist in character, as the paternalistic authority of manor, household, and workshop gave way to primarily economic relations between maritime capital and labour, with merchants and captains on the one side, seamen on the other. The wage relation, the contractual nature of seafaring, the mobility and easy change of masters, and the role of markets in defining the seaman's life all expressed and accelerated a broader movement toward capitalist relations of production<sup>645</sup>.*

La documentación consultada evidencia que los subalternos de máquinas y de cubierta se veían a sí mismos como proletarios, y en la construcción de esta imagen sin duda tuvieron un peso importante los cambios físicos en el buque de vapor con casco metálico: máquinas, tuberías, aparato de medición y demás omnipresentes, espacios oscuros en diferentes niveles, fuego y carbón, trabajo sometido a la dictadura de los horarios, regularidad y escaso espacio para la iniciativa, etcétera. La asimilación con lo industrial y la percepción del buque de vapor como algo similar al espacio fabril saltaba a la vista, y tuvo una gran influencia en la percepción del trabajo en los vapores como una estampa típica del proletariado industrial, en oposición al mundo de la vela, que iba desapareciendo dejando tras de sí una imagen idealizada, un mundo limpio y silencioso, donde cada uno sabía lo que tenía que hacer y el ritmo lo marcaba el viento, caprichoso y variable, y no una máquina que parecía no detenerse nunca (ni en navegación ni en puerto), por no hablar de factores antes desconocidos en la mar, como el ruido y la vibración, la suciedad de la grasa y el hollín, etcétera. Creo que no deben despreciarse estos factores de entorno en la percepción del lugar de trabajo como fábrica y en el mismo trabajador como proletario. Además, en España la abolición de la Matrícula de mar en 1873 había acabado con las restricciones para acceder al trabajo en la mar, abriendo este sector a un amplio abanico de trabajadores sin ninguna relación previa con la Marina<sup>646</sup>. Esta ampliación de la oferta de mano de obra sin tradición ni formación previa, que accedía a los trabajos menos cualificados, pudo haber influido en la percepción de estos cambios en el sentido de un proceso de proletarización, pero no en la realidad del mismo.

---

<sup>645</sup> REDIKER (1989:339-340).

<sup>646</sup> «Todo el mundo se ha metido en las industrias marítimas, cualquier molinero del centro de la península, pesca, carga, descarga, navega y como son tantos y tantos que acuden a los puertos en busca de jornales que no hay, he aquí un motivo poderoso de descontento y germen de núcleos de protesta y resistencia» (RICART, 1910<sup>a</sup>: 198-199).

Finalmente, debe tenerse en cuenta la valoración que se hace de la proletarización. Sobre este proceso se pueden dar básicamente dos tipos de lectura. En general, los historiadores sociales tradicionales tienden a incidir en los aspectos más negativos del fenómeno, especialmente en cuanto a la alienación de trabajadores asalariados que son víctimas de explotación por parte de empleadores. En cambio, los historiadores económicos observan los aspectos positivos, como por ejemplo, el desarrollo de nuevos mercados de trabajo y las posibilidades de aprovechamiento de los cambios tecnológicos y de la especialización (LUCASSEN, 2005:2-3). Como advierte Goetz Briefs (citado en LUCASSEN, 2005:10), debe tenerse en cuenta que algunas de las conclusiones que se extraen habitualmente respecto a la proletarización pueden llevar a errores de interpretación y, en el caso del proceso sufrido por el paso de la marina de vela a la de vapor, hay que ser extremadamente cuidadosos. No siempre son asimilables proletarización y pobreza, ni es siempre exacto interpretar la proletarización como el empobrecimiento de grupos anteriormente prósperos. En la Marina mercante queda abierto un espacio de reflexión que no se agota aquí, sino que debe ser alimentado con nuevas aportaciones en el futuro.

### **3.6 UN NUEVO MODELO DE RELACIONES LABORALES**

#### **3.6.1 La ruptura de los sistemas tradicionales de relación laboral**

En diversos momentos se ha apuntado cómo durante la transición de la vela al vapor se rompieron algunos modelos tradicionales de relación entre trabajo y capital. Cuando se quebraron las relaciones y los vínculos de tipo personal o de paisanaje entre armadores y tripulaciones, y cuando los navieros individuales o asociados en pequeñas compañías pasaron a ser capitalistas anónimos en un sector económico que había sufrido extraordinarias transformaciones, fue cuando afloraron los conflictos sociales en toda su crudeza.

En ningún caso debe suponerse que en la Marina de vela no existiesen conflictos. La importancia del fenómeno de la deserción en sí es un indicador de que el descontento, el maltrato y la injusticia en las relaciones laborales podían llevar al marino al abandono del buque. Sin embargo, en general las tensiones diarias en una sociedad cerrada y jerarquizada

como es el buque eran en gran parte canalizadas por la ritualización de las relaciones a bordo, en una combinación de costumbre y normas escritas. Pero la ruptura del modelo tradicional de relaciones, que incluía el deterioro del sistema de valores propio del mundo de la vela, descomprimía las tensiones acumuladas por conflictos laborales o personales. Se dieron circunstancias nuevas que explican estos cambios de actitud: la masiva incorporación a bordo de trabajadores que no compartían el *ethos* de la marina tradicional de vela, unida a la fragmentación de las tareas y a la consiguiente pérdida de control sobre los procesos de trabajo, la ruptura de la homogeneidad de las tripulaciones (separadas en departamentos totalmente estancos y fragmentadas en múltiples categorías), la percepción por parte de los marineros de cubierta de haber pasado de un trabajo casi artesanal a una tarea mecanizada donde el valor de las habilidades tradicionales había menguado, la resistencia a los cambios, etcétera. La convivencia a bordo se hacía difícil:

[En los buques de vapor] *es frecuente el caso en que el Capitán, a cuyas órdenes a veces navega una tripulación que pasa de un centenar de hombres, y que cambia con frecuencia, apenas conozca de vista a lo sumo a alguno de sus tripulantes. La organización de las grandes compañías hace que el personal no pertenezca propiamente a un buque determinado, sino a todos los de la empresa, cuyos jefes ordenan los transbordos, ha hecho que aquella compenetración íntima entre capitán y tripulante haya desaparecido para ceder el paso a un estado de convivencia accidental y mecánica en el que cada tripulante representa un guarismo que el Director manipula en el cálculo total de todas las fuerzas humanas de que dispone*<sup>647</sup>.

Si a lo largo del siglo XIX los conflictos a bordo era individuales y en raros casos afectaban a grupos concretos, con el cambio de siglo se va forjando una respuesta colectiva por parte de los trabajadores que habían tomado conciencia de clase incluso más allá de las barreras tradicionales cubierta-puente. Marineros de cubierta, fogoneros y camareros, por ejemplo, compartían una conciencia de clase y articulaban respuestas comunes en defensa de intereses comunes. Ante ellos, capitanes y pilotos debieron hacer frente común a la contestación social, siendo ellos mismos víctimas de una nueva forma de explotación de los buques. Los problemas de disciplina aumentaron considerablemente a la par que la conflictividad afloraba, rotos los diques que la habían podido contener en el pasado, en parte porque la estructura jerarquizada y el orden natural a bordo no se habían cuestionado antes.

---

<sup>647</sup> ANASTASIO (1918:17).



Mientras ese proceso de resistencia y contestación avanzaba, se iba formando un colectivo de trabajadores muy combativos, si bien poco eficaces en su lucha por defender sus reivindicaciones. Aunque no eran raros los casos de acción colectiva, se trataba de alianzas temporales con motivo de una movilización o una huelga, pero no cristalizaban en una estrategia permanente. En otra dimensión, los marinos eran un colectivo en movimiento constante, alejado físicamente de su lugar de origen, con un cierto desarraigo y con grandes dificultades para mantener una comunicación fluida, debido a que algunos grupos estaban en tierra y otros estaban embarcados, y así acciones tan básicas como organizar una reunión, un mitin o hacer llegar propaganda a todos los trabajadores del sector resultaba difícil. Frente a estas dificultades, la patronal contaba con todas las ventajas. Además de disponer de todos los recursos compartidos con otras patronales, en el caso de la navegación los navieros utilizaban la división entre las clases y los continuos transbordos con el fin de neutralizar a los elementos más incómodos. Claro está, la división y la dispersión iban en contra de los trabajadores de la mar (ALONSO, 1978:138-140). Los marinos eran conscientes de esta debilidad:

*Las tentativas que ha hecho para asociarse la gente de mar han fracasado siempre, pues los iniciadores han tenido que embarcarse, y como es natural, han sido vencidos por sus explotadores que no se embarcan, y por lo tanto, pueden luchar en condiciones ventajosas de estabilidad y capital<sup>648</sup>.*

Había otros factores. Las relaciones laborales se complicaban al dividirse los trabajadores por secciones (los de cubierta frente a los de máquinas) pero también por puertos (los del Mediterráneo frente a los del Cantábrico). Esta división es tal vez la más importante, ya que no solo había una separación geográfica sino que las diferentes costas tenían detrás una historia y unas tradiciones diferentes. En el norte, además, el peso de la Marina del País Vasco era fundamental, y al margen de los diferentes tráficos (el hierro y el carbón tenían un peso específico importante), dos circunstancias diferenciaban su posición respecto al resto de la Marina nacional: un pasado de relaciones apenas condicionado por las matrículas de mar, y una patronal intransigente poco proclive a la negociación<sup>649</sup>. Finalmente, un factor nada despreciable era la mentalidad de la gente de mar: su endémica desconfianza hacia la gente de

---

<sup>648</sup> RICART (1903e: 705).

<sup>649</sup> Sobre la patronal vasca, véase por ejemplo RENGEL (2000) y VALDALISO (1990; 1992). Sobre la patronal naviera en Cataluña véase RODRIGO (2004a). Estas incursiones en el campo de la patronal no prestan apenas atención a la cuestión social.

tierra y especialmente hacia los marinos que echaban raíces y podían ejercer como sindicalistas liberados. Con este panorama, la cuestión de la unidad sindical (o mejor, la falta de unidad) en el sector marítimo ha sido un lugar común y un horizonte siempre lejano para los marinos de todas las épocas<sup>650</sup>, algo que ya era percibido por los contemporáneos:

*Este es el motivo por qué el personal marítimo es explotado por todos [...]. Al hombre de mar se le explota en la certeza [de] que no se defenderá, porque le falta la fuerza de la asociación, y solo así se comprende que salgan a la mar buques podridos y con la despensa casi vacía, y Pilotos ganando un salario de cien pesetas mensuales. Solo la falta de unión hace posible que cuando un buque se pierde todo el mundo cobra gracias al seguro; solo los infelices tripulantes dejan de cobrar los salarios ganados en travesías cuyos fletes cobró ya el armador*<sup>651</sup>.

### **Orden y disciplina a bordo**

El proceso de mecanización en la Marina produjo los efectos señalados en cuanto a las relaciones laborales, mientras que el marco jurídico que las regulaba prácticamente no cambió, y este es un factor que no hay que soslayar, ya que condicionó en el sector marítimo un desarrollo sustancialmente diferente al que tuvieron en tierra las reivindicaciones sociales. Como se ha avanzado en un capítulo anterior, los códigos de comercio de 1829 y 1885 apenas incidieron en asuntos de disciplina; simplemente complementaron unas Ordenanzas plenamente vigentes y omnipresentes con algunos de sus artículos. Pero lo más importante es que, pese a la abolición de la Matrícula de mar en 1873, el Título XIV relativo a la disciplina había permanecido vigente por declaración expresa de una Real Orden de Marina de 16 de marzo de 1878, y no fue hasta 1909 cuando se publicó la primera regulación moderna específica en cuanto a la disciplina a bordo: el *Reglamento de disciplina y policía a bordo de los buques mercantes españoles*. Este escaso desarrollo del aparato legislativo, impermeable a cualquier influencia reformista, era un reflejo claro e inequívoco de la mentalidad predominante en el sector marítimo, tradicionalmente duro. Armadores y capitanes pensaban que los asuntos disciplinarios debían ser dejados en manos del empleador y que la disciplina debía basarse en la fuerza y no en la ley. Detrás de esta actitud se hallaba el paternalismo

---

<sup>650</sup> ZAMORA (2003a:16).

<sup>651</sup> RICART (1894c: 431-433). Juan Bautista de Antequera, ministro de Marina, opinaba que «generalmente la gente de mar, ya sea por su poca permanencia en los puertos, e itinerarios y derrotas distintas, ya sea también, y quizá es la causa principal, por el carácter franco que se adquiere en la vida marítima, hace que sea poco amiga de polémicas, particularmente públicas: así es que callada siempre, todo el mundo se cree con derecho a juzgarla», en *El Fomento de la Marina*. Núm. especial de 3 de noviembre de 1884.

preindustrial, la creencia de que los trabajadores eran por naturaleza propensos a la gandulería y a la indisciplina, y por tanto no debía haber restricciones a la aplicación de la disciplina por parte de capitán. A los problemas de disciplina a bordo se añadía la injerencia de nuevas regulaciones de corte reformista o la supervisión por parte de tribunales y sindicatos. El paternalismo en las relaciones trabajo-capital derivó entonces hacia la coacción y el despotismo para mantener el orden.

Y no solo eso. Si la reflexión anterior podría aplicarse con justicia a muchos otros sectores en tierra firme, el factor diferencial era la influencia constante de la Marina de guerra en el control de la disciplina y en la supervisión de las relaciones laborales, aunque la abolición de la Matrícula había restado a la Administración marítima parte de su capacidad de influencia. Ricart Giralt llegó a afirmar que si se hubieran modernizado la antiguas Ordenanzas de la Matrícula de mar las autoridades de Marina podrían haber resuelto las cuestiones relativas a salarios y jornada laboral sin necesidad de huelgas ni otros medios violentos<sup>652</sup>.

*El Reglamento de disciplina y policía a bordo de los buques mercantes españoles*, de 18 de noviembre de 1909, formaba parte del aparato reformista y aunque no aportaba novedades espectaculares, se trataba de un esfuerzo ordenador que sin embargo no conseguía aparcarse definitivamente el espíritu de las Ordenanzas de 1802. Entre los puntos destacables debo señalar, en primer lugar, la definición clara de las faltas y los delitos que debían ser resueltos a bordo por el capitán como máxima autoridad, frente a aquellos que debían reservarse para los tribunales ordinarios, sin perjuicio de las atribuciones que tenían las autoridades de Marina cuando el buque estaba fondeado o en puerto. En el resto del Reglamento se describen procedimientos y detalles, y se mantiene la obligación por parte del capitán o del patrón de anotar en el diario de navegación cualquier incidencia. El reglamento afectaba únicamente a lo que se consideraban faltas, ya que en cuanto a los posibles delitos debía seguirse con la normativa antigua. Por tanto se hacía una distinción entre delitos y faltas que podían cometer la tripulación y el pasaje, pero los grandes puntos de conflicto (la desertión y el motín) no aparecían en el reglamento, como tampoco el robo y el asesinato, ya que eran delitos que debían juzgarse fuera del buque. Las penas que el capitán podía administrar eran básicamente amonestaciones, privación de la ración de vino, recargo en los servicios a bordo, arresto y

---

<sup>652</sup> *Vida Marítima*, núm. 72, 30 de diciembre de 1903, 707. RICART (1908: 170).

multas<sup>653</sup>. Para los oficiales, era también un castigo la «exclusión de la mesa del capitán», una pena que habla todavía de una ritualidad importante en la definición de los roles a bordo. Se consideraban falta de disciplina a bordo las siguientes conductas: la negligencia leve en el cumplimiento de los deberes profesionales; la desobediencia leve, o sea, aquella que no llegara a constituir delito; la riña o disputa, cuando no llegara a constituir delito; la embriaguez; la falta de respeto al superior cuando, por su gravedad, no llegue a constituir delito; la pérdida, por negligencia, de la libreta y demás documentos que debe llevar el tripulante a bordo; la ausencia de a bordo sin permiso por menos de 24 horas; y cualquiera otra infracción análoga a las anteriores o que perturbase el orden o el servicio de a bordo. Como novedad, se incluía un concepto nuevo: las faltas de aseo e higiene y todas aquellas que podían influir en el estado sanitario del buque.

El 8 de mayo de 1920 se presentó un proyecto de ley que, en su artículo cuarto, autorizaba al Gobierno a dictar, con la mayor brevedad posible, una ley penal para la Marina mercante, que derogase definitivamente el título XIV de la Ordenanza de Matrícula de 1802, con arreglo a las bases indicadas en el texto. Es decir, que en 1920 la Marina mercante española se regulaba todavía, en cuestión de problemas de disciplina y orden, por una normativa del Antiguo Régimen. Sin embargo, hasta el final de la Restauración no se aprobó la Ley Penal de la Marina Mercante, mediante un Decreto de 7 de noviembre de 1923, de carácter igualmente militar, que tuvo su continuidad con la Ley Penal de la Marina Mercante durante el franquismo.

### **Organizaciones profesionales y obreras**

Juan Zamora (2003a) inició el estudio de los orígenes de las asociaciones obreras y profesionales como introducción a su tesis, que se centraba en una cronología posterior. El estudio de las organizaciones profesionales y obreras se halla limitado por un problema de fuentes, pues no se ha encontrado hasta el momento la documentación sindical y de asociaciones de este sector, debido posiblemente a las destrucciones provocadas por la Guerra Civil; asimismo es raro hallar prensa obrera para las clases subalternas en el sector marítimo.

---

<sup>653</sup> En el artículo 22.º, se establecía que el importe de las multas debía ser ingresado en las sociedades de previsión y socorro de las Compañías a que perteneciesen los buques en que se recaudasen, y si no existiesen dichas sociedades, su destino final debía ser el Montepío, que entonces estaba a punto de ser constituido. La Dirección General de Navegación lo administraría hasta que se constituyese oficialmente el Montepío del Personal de la Marina Mercante.

Zamora utilizó sobre todo prensa obrera y profesional, y yo he seguido el camino marcado por este autor utilizando otros recursos, (fuentes dispersas, como fondos de archivo de la Junta de Comercio de Barcelona, de la Cámara de Comercio de Barcelona, publicaciones y otras) para reconstruir los trazos básicos de estas organizaciones y sus planteamientos.

Las sociedades obreras y profesionales de las que se tienen noticias en el sector de la Marina mercante en el período estudiado son, hasta 1914, sociedades de oficio, herederas directas de las estructuras gremiales medievales. Las organizaciones sindicales agrupaban sobre todo trabajadores no cualificados o especializados. En cambio, en el societarismo de oficio y en las hermandades de socorros mutuos se asociaban trabajadores cualificados. Asumo como propia la advertencia de Juanjo Romero sobre la barrera que los estudios históricos han levantado entre el primer sindicalismo de clase y el asociacionismo mutualista/profesional, o de socorros mutuos. Sindicatos y hermandades de socorros mutuos son considerados en la historiografía moderna como realidades distintas y a veces opuestas. Sin embargo, no parece que en las primeras etapas del movimiento obrero sus protagonistas participasen de esta disyuntiva metodológica (ROMERO, 1999:246-247). El sindicalismo fue un fenómeno de élite, irrelevante para la experiencia vital del grueso de la fuerza de trabajo del siglo XIX (AIZPURU y RIVERA, 1994:149). En cualquier caso, lo cierto es que, a diferencia de otros sectores, donde los sindicatos de ramo o de sector fueron desarrollándose a partir de la década de 1910, en la Marina mercante este modelo no se implantó hasta la fundación del Sindicato Libre de la Marina Mercante en 1975. La mayor parte de estas sociedades carecen de una estructura estable, aparecen y desaparecen según las circunstancias y en principio tienen un bajo nivel de afiliación.

La persistencia en el tiempo de problemas que no se resuelven satisfactoriamente, la promulgación de leyes que regulan temas aparentemente ya resueltos en legislaciones anteriores y la falta de unidad en la resistencia de los trabajadores son, en realidad, indicadores de unas estructuras débiles, desunidas e incapaces de coligarse con las fuerzas sindicales de otros sectores en tierra para ejercer la debida presión, o por lo menos para integrarse en organismos con mayor capacidad de lucha. Como es sabido, en España la Ley General de Asociaciones de 30 de junio de 1887 fue el detonante de la creación de sindicatos y asociaciones obreras aunque, sin duda alguna, muchas existían con anterioridad, creadas en la clandestinidad o en los períodos intermitentes de permisividad, y fueron regularizadas en

ese momento. La existencia de sociedades de resistencia o sindicatos había sido perseguida y reprimida desde los inicios del Estado liberal<sup>654</sup>.

Consecuentemente con los principios del liberalismo económico, los empresarios eran contrarios a la formación de sociedades de resistencia, consideradas una interferencia en el libre juego de las leyes económica. La pretensión de los sindicatos de regular las relaciones laborales en cuanto a salarios, horarios y otras condiciones se interpretaba como una coacción a la libertad individual y a la libertad de industria. Cualquier forma de asociación que pudiese tener aquella consideración de organización obrera debía ser prohibida. Castillo llamaba la atención, por ejemplo, sobre el hecho de que este principio impregnaba los códigos penales liberales de diferentes países, que utilizan el supuesto jurídico punible de maquinación para alterar el precio de las cosas, facilitando la relación entre las pretensiones sindicales y una acción encaminada a abaratar abusivamente el precio del trabajo o regular sus condiciones. En definitiva, durante las décadas a caballo entre los siglos XIX y XX, la legislación que facilitaba la represión legal y lo que este autor ha calificado de «política de discursos y cañonazos» (leyes de represión del anarquismo, suspensión de garantías de forma casi permanente, declaraciones de Estado de guerra, etcétera) presidieron las relaciones laborales (CASTILLO, 1992:153).

La Restauración marcó el momento de la reorganización de las patronales, que en Cataluña se fundieron en 1879 en el Instituto del Fomento del Trabajo Nacional. Después del período de inestabilidad de la revolución y la Primera República, los industriales volvieron a sentirse dueños de la situación y cambiaron radicalmente su actitud frente a las exigencias de sus obreros. La patronal naviera se organizó rápidamente para enfrentarse a una contestación creciente. La primera en constituirse fue la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona, el 15 de marzo de 1876. Su actividad se centró en la reacción contra la supresión del derecho diferencial de bandera y la legislación liberal producida durante el período revolucionario, pero pese a su empuje inicial, no supo aglutinar voluntades y transformarse en una entidad de carácter nacional. Cuando el centro de gravedad de las actividades marítimas fue desplazándose hacia Bilbao, apareció la Asociación de Navieros de Bilbao, constituida el 9 de marzo de 1900 y convertida en el grupo hegemónico y líder de los navieros españoles.

---

<sup>654</sup> Según PLAZA (2006:6), la libertad de asociación tuvo tres estadios. El primero, con la Real Orden de 28 de febrero de 1839, que permitió la constitución de sociedades que tenían como objeto apoyarse mutuamente, ahorrar, etcétera. El segundo paso se dio con la Constitución de 1869. Y el tercero con la Ley de 1887.

Incluso cuando en 1903 se creó una Asociación General de Navieros Españoles, esta quedó sometida al control de los navieros vascos, siendo su presidente Ramón de la Sota, la *alma mater* de la Asociación de Navieros de Bilbao (RODRIGO, 2004; VALDALISO, 1990).

En los párrafos siguientes agruparé y resumiré algunos datos sobre asociaciones profesionales y obreras en el sector de la navegación, pero solo me ocuparé de las profesiones marítimas; no contemplo en detalle, por ejemplo, el personal de fonda, que se organizaba de forma distinta al resto de la gente embarcada y que no considero propiamente categorías marítimas. Mi intención es arrojar luz, a través de los escasos datos disponibles, sobre cuáles eran los principales puntos de conflicto y las estrategias encaminadas a la resolución de los mismos. A la vez, pretendo reflexionar acerca de lo que estos conflictos y estrategias dicen sobre sus valores, la formación de sus identidades profesionales y su conciencia de clase. Sin duda las formas de asociación y de acción colectiva de la gente de mar puede ofrecer evidencias muy interesantes sobre los cambios en la organización del trabajo o las culturas del trabajo en conflicto. Me referiré a los capitanes y pilotos, los maquinistas navales, y los subalternos de cubierta y de máquinas, agrupados aquí en una acción colectiva muy significativa.

### **3.6.2 Asociacionismo tardío: pilotos y capitanes**

Tratándose de una profesión antigua, aunque definiese sus trazos generales a lo largo de los siglos XVIII y XIX, puede sorprender que pilotos y capitanes se organizaran tardíamente para defender sus intereses, más tarde que los maquinistas navales, por ejemplo, aunque debe tenerse en cuenta que en general en la industria española de la navegación el movimiento asociativo se desarrolló con considerable retraso respecto a las industrias en tierra<sup>655</sup>. Como para el resto de las clases y las categorías, en el sector de la Marina mercante existían unos condicionantes que hacían difícil el trabajo colectivo de los pilotos y capitanes, unas circunstancias muy parecidas a las de todos los hombres de mar: dispersión geográfica, inexistencia de residencia fija, ausencia del hogar, a veces durante años, serias dificultades

---

<sup>655</sup> Véase ZAMORA (2005). No es el caso de otras naciones. Por ejemplo, desde la década de 1840 surgieron de forma intermitente en Gran Bretaña diversas asociaciones de capitanes, hasta la consolidación de grandes organizaciones, como la Merchant Marine Service Association de Liverpool (1881) o la muy combativa National Certificated Officers' Union of Great Britain and Ireland (1890). Citado en BURTON (1990:116-117). Más datos sobre el movimiento obrero británico en DIXON (1981:204 y ss.).

para mantener vínculos con sus colegas a causa de los continuos cambios de embarque, desconfianza atávica hacia los terrestres, etcétera.

Sobre los inicios del asociacionismo de este colectivo, José Ricart Giralt aportaba un dato interesante al decir que hacia 1867 o 1869 se reunió él mismo con otros marinos en casa de José Bonet Vinyals, entonces director de la Escuela de Náutica de Barcelona, para proyectar una asociación náutica nacional que, entre otros fines, «procurara el aumento de salarios». Los reunidos redactaron unos estatutos (que no he podido localizar), pero la iniciativa no pasó de los buenos propósitos<sup>656</sup>. Ricart reunió años después, concretamente el 21 de octubre de 1877, en su domicilio, a varios marinos militares y mercantes, y algunos navieros, y les planteó la necesidad de asociarse para defender sus intereses, como sucedía en otras profesiones, artes y oficios. La base de la sociedad podría consistir en un montepío para auxiliar a los ancianos, enfermos y náufragos. Se nombró una junta organizadora de lo que fue bautizado como Centro Naval, presidido por el propio Ricart, y los estatutos fueron aprobados por el Gobierno Civil en noviembre. En el artículo 2.º se decía que «el Centro se propone, por todos los medios legales que estén a su alcance, el progreso del comercio marítimo, la protección y auxilio entre los asociados, así como los de todas las clases que dependan de la Marina»<sup>657</sup>.

La mayor parte de los esfuerzos económicos no fueron encaminados directamente hacia los marinos en activo, sino hacia la organización de una entidad benéfica que acogiera a los huérfanos pobres de la marinería y los muchachos de los que andaban por los muelles. La idea de un asilo naval había sido propuesta ya por Zeferino Ferret en 1819 con el nombre de «sociedades marítimas», donde se podrían recoger y formar huérfanos y mendigos, usando buques escuela, para adiestrarlos para la pesca y la navegación de cabotaje (FERRET, 1819:108-110). Atendiendo a la solicitud del Centro Naval, el Ministerio de Marina cedió la antigua corbeta *Mazarredo* para Barcelona y prometió otros dos buques para Cádiz y otro para un puerto del norte, que no fueron entregados. Aunque se puso en marcha un montepío de pilotos y se continuó trabajando para la organización de una asociación de carácter

---

<sup>656</sup> RICART (1903c: 108).

<sup>657</sup> *Álbum dedicat al Asilo Naval Español. Fundat a Barcelona l'any 1877*, 45; también «Los salarios de la Marina mercante», en *Revista Marítima*, vol. I, núm. 8, 1 de agosto de 1877.



profesional, el 28 de mayo de 1886 el Centro Naval pasó a ser únicamente Asilo Naval, una loable institución benéfica pero sin relación con la clase de capitanes y pilotos<sup>658</sup>.

Ricart hacía referencia en su nota a otras tres sociedades de pilotos de las que no sé nada más: una fundada en Gijón en fecha indeterminada bajo el nombre de Círculo Naval, que desapareció rápidamente; otra puesta en Barcelona en la segunda mitad de la década de 1880 y que calificó de informal, sin darle nombre; y otra que se creó en Palma de Mallorca y sobre la que tampoco dio más noticias<sup>659</sup>. En el *Libro de Registro de Asociaciones* del Gobierno Civil de Barcelona aparecen otras dos asociaciones bajo los nombres de Centro Náutico (1884) y Asociación de la Marina Mercante (1885). Por desgracia, los expedientes están vacíos y no dispongo de otras fuentes para averiguar si se trataba de asociaciones de defensa de clase y tampoco las puedo relacionar con las citadas por Ricart<sup>660</sup>.

A partir de diferentes fuentes dispersas, entre ellas una conferencia pronunciada por el capitán Baldomero Perales en 1905, es posible dibujar una cronología aproximada del desarrollo de las diferentes asociaciones<sup>661</sup>. Tal vez la más destacable es la Asociación Náutica, inscrita en el Gobierno Civil de Barcelona en 1892 y que en julio de 1894 pasó a llamarse Fomento de la Marina Española<sup>662</sup>. Algunos puntos de su declaración programática, presentada en Barcelona el 1 de marzo de 1894, son muy significativos: fomentar las relaciones entre los capitanes y los pilotos de la Marina mercante; convertir la asociación en un centro que facilite el embarque de sus miembros; defender a los asociados de los abusos de las autoridades; procurar el reconocimiento de los privilegios que, por su título, les correspondiesen; establecer una ley que liberase del servicio militar a los pilotos, dado que la carrera náutica ya era un perpetuo servicio de la patria; restablecer el derecho diferencial de bandera o, en su defecto, establecer primas para la navegación de altura para evitar la competencia inglesa; y

---

<sup>658</sup> *Álbum dedicat al Asilo Naval Español. Fundat a Barcelona l'any 1877*, 43. Hubo proyectos para establecer Asilos Navales en Santander (en 1915) y en Galicia, pero no prosperaron. La Compañía Trasatlántica tuvo un asilo en Cádiz para los huérfanos de la empresa, pero lo cerraron por motivos económicos y los niños fueron trasladados a Barcelona. La historia completa de la institución barcelonesa en ANCA (2005).

<sup>659</sup> RICART (1893e: 560-562).

<sup>660</sup> AHGCB. *Libro de Registro de Asociaciones*, núm. 1, registro 1552. Centro Náutico (expediente 519, de 1884) y Asociación de la Marina Mercante (expediente 565, de 1885).

<sup>661</sup> Perales (1905: 5-7).

<sup>662</sup> AHGCB. *Libro de Registro de Asociaciones*, núm. 1, registro 1552. La Asociación tenía su domicilio en Barcelona, Plaza de palacio, núm. 16, 2.º.

transformar la asociación, tan pronto como fuese posible, en montepío, aunque manteniendo su carácter de centro de propaganda y defensa de la Marina mercante<sup>663</sup>.

En 1893 se creó la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante de Bilbao, de la que Ricart decía que merecía elogios por su noble ambición pero que había comenzado su lucha de forma deficiente<sup>664</sup>. Unos años después nació la Asociación de Pilotos de la Marina Mercante de Gijón (1899), creada al parecer por diferencias de criterio con la anterior, un desencuentro que fue constante en el Cantábrico entre Bilbao y el resto de los puertos. Más tarde se crearon otras, como la Asociación de Capitanes, Pilotos y Alumnos de Náutica de Alicante (1900) y la de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante en Santa Cruz de Tenerife. También señalaba que en junio de 1903 se movían ya las cosas para la creación de la Asociación de la Marina Mercante Española de Santander, pero desconozco por ahora si llegó a crearse. Finalmente el 1 de enero de 1902 se constituyó en Barcelona una entidad que retomó el nombre ya usado anteriormente de Asociación Náutica Española. La nueva organización compartió con Fomento de la Marina el grueso de los profesionales asociados, y aunque a finales de aquel año se intentó fundir ambas asociaciones náuticas de Barcelona, al final continuaron representando dos colectivos coincidentes a veces y enfrentados casi siempre<sup>665</sup>. Hubo también diversos intentos de federación de las asociaciones profesionales de náuticos, y de las de náuticos con las de maquinistas<sup>666</sup>. Tal vez la primera fuera la Federación de Asociaciones Náuticas, fundada en julio de 1905 bajo la dirección de Ernesto Anastasio, que fue dada de baja en agosto de 1910<sup>667</sup>. Y todavía dentro del período estudiado, se intentó en 1912 crear una Federación de Asociaciones de Oficiales de la Marina Civil de España<sup>668</sup>.

Según Miguel Sastre, en 1912 coexistían en España diferentes asociaciones: Asociación de Capitanes de Bilbao, Asociación Náutica de Gijón, Asociación Náutica de La Coruña, Asociación Náutica y Fomento de la Marina Española en el Mediterráneo. En octubre de 1912 se reunieron para redactar estatutos de federación sin éxito, pero se la da por constituida en

---

<sup>663</sup> *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 131, 15 de abril de 1894, 193.

<sup>664</sup> RICART (1894c: 431-433). Por ejemplo, este autor consideraba que en cierta ocasión en que se pedía plus de salario solamente para los oficiales náuticos, la Asociación había sido muy egoísta al no extender la demanda para toda la tripulación.

<sup>665</sup> *Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 1, 2 de junio de 1902, y núm. 6, 5 de diciembre de 1902.

<sup>666</sup> A finales del siglo XIX, existía una Federación de Transportes Marítimos pero solo agrupaba trabajadores portuarios.

<sup>667</sup> AHGCB. *Libro de Registro de Asociaciones*, núm. 3, registro 4716.

<sup>668</sup> Véase *El Maquinista Naval*, núm. 203, 1 de enero de 1913.

octubre 1913 (SASTRE, 1915). En todo caso se trató de un camino difícil e infructuoso descrito por Joan Zamora (2003). Existía amplio consenso en cuanto a que las asociaciones eran necesarias, hasta el punto de que un capitán declaraba rotundamente:

*Las pocas concesiones que al personal de la Marina Mercante se han conferido data de muy poco tiempo a esta fecha y es debido casi exclusivamente a los trabajos llevados a cabo, con constancia, energía y prudencia verdaderamente admirables, por las Asociaciones que en su constitución nos han precedido. Esto solo demuestra, no la utilidad tan solo, sino que también la necesidad de que estas asociaciones subsistan, pues suponiendo por un momento que todas ellas han procedido a su disolución resultará que nos encontramos como hace una porción de años, solos, aislados por completo<sup>669</sup>.*

Por desgracia la existencia de estas organizaciones quedaba en entredicho con mucha frecuencia por causas tan prosaicas como cuotas impagadas, choque de intereses particulares, indefinición de objetivos, falta de locales apropiados, escaso presupuesto, etcétera. El anteriormente citado Baldomero Perales se refería también claramente a luchas intestinas e intrigas que calificaba de bajo vuelo, e incluso aseguraba que en Barcelona tuvieron que formar tribunal de honor a uno de sus asociados. Es probable que Perales se refiriese al caso de Juan B. Galí Surís, profesor de la Escuela de Náutica de Barcelona, a quien se acusaba de no proteger los intereses de la profesión y de reunirse con patrones y armadores para negociar por su cuenta. Galí fue objeto de una campaña agresiva, se le proscribió de la Asociación Náutica Española y de Fomento de la Marina, e incluso se le amenazó con inhabilitarlo como capitán y como profesor<sup>670</sup>. También existía desunión entre los diferentes puertos, que a veces defendían intereses locales frente a los otros puertos, y la falta de una acción colectiva con otras profesiones y categorías los condenaba al fracaso<sup>671</sup>.

Sin duda alguna este colectivo imitaba las estrategias de otras asociaciones profesionales en su papel de sociedades de defensa y resistencia. Una de las funciones más importante de las

---

<sup>669</sup> PERALES (1905: 15)

<sup>670</sup> PERALES (1905: 13). Véase también *Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 8, 1 de febrero de 1903.

<sup>671</sup> Un ejemplo en la nota remitida por un grupo de pilotos de Barcelona a la *Revista Marítima*: «Próximo a emprender viaje a la América del Sur y Filipinas la corbeta española Siete de Noviembre de la propiedad o bajo la dirección de los señores Nicolau hermanos, nos ha sorprendido en gran manera el ver que para Capitán de dicho buque han recurrido a un marino de otra Provincia, siendo así que en este puerto hoy dada la precaria situación de nuestra Marina mercante [...] un sin número de buques amarrados, y por lo tanto Capitanes y pilotos sin colocación», en *Revista Marítima*, vol. I, núm. 12, 20 de abril de 1878.

asociaciones era la asistencia a sus afiliados cuando estos sufrían un accidente, cosa harto frecuente en este sector. Por ejemplo, la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina mercante recogió una gran cantidad de dinero en beneficio de los perjudicados por la catástrofe del *Cabo Machichaco* en Santander, concedió 500 pesetas al capitán y otras tantas al piloto del vapor naufrago *Musques*, auxilió a un oficial del vapor *Madrialeño* que se había fracturado la tibia izquierda, a un oficial del vapor *Isla de Mindanao* que había sufrido lesiones diversas y al capitán del vapor *Octubre*, que se había fracturado una pierna, entre otros casos<sup>672</sup>. También se interesaban por el prestigio de sus asociados cuando se ponía en entredicho su profesionalidad. Un ejemplo paradigmático es la defensa que hizo El Fomento de la Marina en 1884 con ocasión del naufragio del vapor *Gijón* y que se conoce gracias a la revista de la asociación, que dedicó un número especial de 12 páginas a reivindicar la figura del capitán Baldomero Iglesias y la de otros miembros de la tripulación. El vapor *Gijón*, de la Compañía Trasatlántica, se hundió frente a las costas de Galicia después de un abordaje con el vapor inglés *Laxham*. Murieron 116 personas en el accidente. La asociación editó en su revista un alegato en defensa del capitán, sobre quien se habían proyectado algunas dudas (extensivas a su tripulación) en relación a las operaciones de salvamento<sup>673</sup>.

El resto de las acciones tenían como objetivo afrontar problemas colectivos muy concretos y planteaban las estrategias de defensa de los oficiales náuticos que se adaptaban, lógicamente, a los diferentes problemas. De todos los retos con que pilotos y capitanes españoles se enfrentaban, voy a citar los más importantes: la defensa de su poder adquisitivo, la degradación del estatus de los oficiales náuticos, el problema del servicio militar y los conflictos con otros profesionales (los maquinistas navales y los patrones de cabotaje), todas ellas cuestiones concretas y suficientemente ilustrativas; y mientras que el asunto del papel de los oficiales a bordo y de su pérdida de valor constituía un problema internacional, el resto eran cuestiones específicamente locales.

---

<sup>672</sup> *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 127, 15 de febrero de 1894, 73-75; núm. 144, 30 de octubre de 1894, 495; núm. 131, 15 de abril de 1894, 193.

<sup>673</sup> *El Fomento de la Marina*. Núm. especial de 3 de noviembre de 1884. El reconocimiento de la inocencia del capitán se manifestó en el hecho de que la compañía naviera puso su nombre a un vapor, el *Ebro*, ese mismo año.

## Defensa del poder adquisitivo y control de embarques

El mantenimiento del poder adquisitivo era, naturalmente, prioritario. Una de las claves del proceso de transformación del capitán gerente de la vela en capitán asalariado está precisamente en el paso de una figura que disponía de diferentes formas de ingreso (gratificaciones, sobordo, comisiones, participación en la empresa, etcétera) a la de un trabajador muy cualificado pero que recibía solo un sueldo por hacer un trabajo técnico concreto y por actuar en representación del armador y no como empresario él mismo. La salarización progresiva de pilotos y capitanes conllevó una reducción de sus ingresos y a la vez una pérdida de estatus, ya que el capitán pasó a ser visto por el resto de la tripulación como un asalariado más al servicio del armador. La imagen que ofrecía Ricart, aunque sin duda exagerada, refleja esta mutación del capitán de los tiempos gloriosos de la vela a la época del vapor:

*El capitán tenía más salario que ahora, disfrutaba un tanto por ciento sobre el sobordo, otra bonificación sobre el pasaje y las comisiones libres [...]. Ahora [a los pobres capitanes] los han vestido como porteros de Ayuntamiento o figurones de teatro; con mucho oro en las bocamangas, pero sin oro en el bolsillo [...]. No hay clase social que no haya aumentado en salarios y buenas condiciones de trabajo, menos los pobres marinos. Cuando empecé a navegar en 1864, los capitanes ganaban 60 duros en los buques veleros, además de otros beneficios que he citado antes: hoy son muy pocos los que ganan cincuenta duros muy pelados<sup>674</sup>.*

Se hablaba incluso de capitanes que aceptaban contratos por 40 pesos y pilotos por 20<sup>675</sup>. Un publicista naval de la época, Leandro de Saralegui, llegó a decir, de forma vehemente y un tanto exagerada, que:

*En la mayor parte de los buques su salario [de los capitanes], con muchísimas más necesidades y exigencias, es muy poco mayor que el del último marinero e igual o aun inferior al del contramaestre o del personal de máquinas de ínfima categoría, llegando a lo sumo a percibir parte y media cuando la tripulación viaja, como generalmente se dice, a la parte, y poco más de cien pesetas con los demás casos<sup>676</sup>.*

La baja progresiva de los salarios de los pilotos coincidió con los esfuerzos de la patronal para reducir los sueldos de los maquinistas, tomando como pretexto la falta de equidad, en un

---

<sup>674</sup> RICART (1901a 87-90). En la misma línea iba un artículo de Víctor M. Concas (CONCAS, 1900: 538).

<sup>675</sup> *Revista Marítima*, vol. I, número 8, 1 de agosto de 1877: «Los salarios de la Marina mercante».

<sup>676</sup> SARALEGUI (1908: 24).

doble juego que acabó con la rebaja de ambos salarios<sup>677</sup>. En el capítulo correspondiente expondré más datos. Ahora me centraré en los aspectos sociales.

Los pilotos necesitaban embarques sucesivos, sin apenas tregua, por una doble razón. La primera y principal, para ganarse la vida. La segunda, como camino para completar los días de navegación preceptivos y poder alcanzar así las titulaciones correspondientes. La dificultad de conseguir embarque en una marina en transformación era enorme, ya que mientras que los veleros desaparecían poco a poco y con ellos las plazas ofertadas, los vapores aumentaban en tonelaje pero no en número y por tanto no se creaban nuevas plazas en número suficiente. Se necesitaban muchos embarques para progresar en la carrera y adquirir los respectivos nombramientos y era difícil si no se tenían dinero y/o relaciones. Es una de las razones por las cuales muchos pilotos llegaban a una edad avanzada con experiencia y capacidad suficientes pero sin conseguir ser capitanes. Los oficiales buscaban desesperadamente plaza y era tal la presión que algunos pilotos, por la necesidad de realizar a cualquier precio las prácticas de mar preceptivas, llegaban a embarcarse sin cobrar. En algunos grandes buques donde existía plaza de cuarto oficial podían encontrarse pilotos embarcados sin sueldo, pagando además su manutención. Quedaba a criterio de la compañía el entregarles algún tipo de gratificación, que en ningún caso podía considerarse un salario. Pero incluso esta vía fue cerrada cuando la Ley de Comunicaciones de 1909 obligó a los navieros a embarcar un número de agregados en proporción al tonelaje; entonces los navieros despidieron a sus cuartos oficiales y los sustituyeron por agregados, que hacían el trabajo igualmente<sup>678</sup>. La competencia por los embarques era tan dura que incluso se dieron casos en los que se llegó a pelear por una plaza en una especie de subasta, descrita del siguiente modo:

*Está próxima a salir para la América del Sur un bergantín goleta al mando de un patrón no náutico, pero que aprecia más a los náuticos de lo que en general sucede. El siguiente hecho lo demuestra. Teniendo que embarcar un piloto de derrota y un tercero, buscó a dos que están en necesidad, a causa de estar mucho tiempo desembarcados, y ofreció al primero 35 duros y al segundo 23. Llegó esto al conocimiento de otros pilotos y se presenta al armador, y se ofrecen a 26 duros para derrota y 18 para tercero. El capitán-patrón no ha tenido más remedio, por mandárselo su armador, que tomar los pilotos con estos últimos salarios, esto es, con salario*

---

<sup>677</sup> ROBLES (1993:32-38).

<sup>678</sup> RICART (1910b: 356-357).

*menor que el que ganan la mayoría de los contramaestres e igual al que ganan la generalidad de los cocineros*<sup>679</sup>.

Como se ha dicho anteriormente, se produjo en las dos últimas décadas del siglo XIX una sobreoferta de titulados en un mercado que no podía absorberlos. Este exceso de profesionales disponibles coincidió en el tiempo con el abandono del mercado por parte de algunos de ellos, por edad o inadaptación. Los buenos pilotos de larga experiencia abandonaban y no se incorporaban al vapor, dejando unos huecos que eran llenados por titulados recientes con poca experiencia y pocas expectativas, que se vendían por poco dinero. La solución pasaba por dos grandes medidas. La primera, defender los puestos existentes a través de los denominados «cuadros indicadores», esquemas organizativos obligatorios que fijasen las plazas obligatorias que debían proveer los armadores. Pese a que las Ordenanzas habían dejado tradicionalmente libertad a los armadores para escoger a sus tripulaciones, y que tampoco el código mercantil regulaba el asunto, una Real Orden de 29 de junio de 1861 determinó el número mínimo de pilotos que debían llevar los buques mercantes según su porte y destino. Por ejemplo, para viajes de alta mar, un primero o segundo piloto a cargo de la derrota, y un segundo o tercero para auxiliarlo, suprimiéndose este último en caso de que el capitán del buque fuese de la clase de pilotos; en navegaciones al Pacífico, dos primeros o dos segundo pilotos y un tercero, pudiéndose suprimir aquellos cuando el capitán fuese piloto; en los buques que navegaban por el Atlántico un segundo o tercer piloto, pidiéndose suprimirse si el capitán era piloto. Finalmente, la normativa establecía que no estaban obligados a llevar piloto los buques que hacían cabotaje dentro de los límites de sus respectivos departamentos, siempre que dichos buques fuesen mandados por individuos de la clase de patronos o marineros con servicios en la Armada, o que habiendo redimido su servicio cuenten cuando menos cuatro años de matriculación y dos viajes redondos a la América del Oeste o uno solo también redondo al Pacífico. Más adelante comentaré los conflictos que generaba la competencia de los patronos en las rutas de cabotaje.

Con todo ello se iniciaba la intervención del Estado en la regulación del número de pilotos necesarios y obligatorios, fijando un número de plazas o puestos de trabajo que debían ser

---

<sup>679</sup> *Revista Marítima*, núm. 15, 20 de mayo de 1878: «Nuestros pilotos». Respuesta a un artículo anterior publicado en *La Voz del Litoral*. También Ricart denuncia un caso similar: «Sabemos de un armador valenciano que puso poco menos que a pública subasta las dos plazas de pilotos de su buque, embarcando por último resultado, el de derrota con un salario de 140 pesetas mensuales, y el segundo por 95». *Información sobre las consecuencias...*, Tomo I. Informe de José Ricart Giralt, Presidente del Centro Naval Español, 107.

cubiertos por titulados. Desconozco el grado de cumplimiento de dicha regulación, pero la ausencia de noticias en la prensa profesional hace pensar que no era fuente de conflictos, excepto en la navegación costera. Más tarde, el Congreso de Marina Mercante de Gijón de 1902 hizo su propia propuesta de cuadro indicador, pero fue definitivamente a partir de 1909 cuando fueron regulados por la Ley de Comunicaciones Marítimas los servicios mínimos que debían cubrirse en cuanto a oficiales de puente y máquinas, aunque no se regulaba el resto de la dotación<sup>680</sup>. Una segunda fórmula para supervisar el acceso a las plazas era el denominado control de embarques, un reparto equitativo de las plazas que nunca llegó a funcionar<sup>681</sup>. Se propuso, incluso, que las plazas se concediesen por oposición ante un tribunal competente, no por recomendación ni por influencia. Entre otras ventajas, según el autor de la idea, los marinos conservarían el hábito del estudio y los navieros tendrían mayores garantías de la capacidad y la actitud de sus empleados. Y aun proponía que el sistema de oposiciones se extendiese a los agregados y a los empleados de tierra de las casas navieras<sup>682</sup>. Pero ninguna de estas propuestas llegó a funcionar y la obtención de plaza continuó dependiendo de la suerte o las influencias.

### **La degradación del estatus social de pilotos y capitanes**

Los cambios producidos a lo largo del siglo XIX tuvieron un impacto directo sobre el estatus social y profesional de pilotos y capitanes, y de forma muy especial sobre la identidad de los «náuticos» como grupo. Hay que recordar que en la segunda mitad del siglo XVIII muchos patrones de cabotaje, dueños y gerentes de pequeñas embarcaciones dedicadas al tráfico costero habían pasado a ser capitanes de altura. En su nueva situación de gerentes de un velero que hacía navegación oceánica, del cual a menudo eran propietarios total o parcialmente, empezaron a enriquecerse y a crear (o permitir que se crease) una cierta imagen literaria, que ha persistido hasta la actualidad, donde aparecían como aventureros que visitaban puertos exóticos y conocían todos los rincones del mundo, vestían con elegancia su uniforme y se codeaban con navieros, comerciantes o altos funcionarios, a la vez que ejercían

---

<sup>680</sup> Los cuadros indicadores según Real Orden de 27 de junio de 1913 y el reformado de la Real Orden de 4 de enero de 1915 en RODRÍGUEZ (1915:47-48 y apéndice III).

<sup>681</sup> Este sistema era utilizado por otros gremios. Por ejemplo, la asociación de albañiles picapedreros de Barcelona, a mediados del siglo XIX, mantenía un sistema de turnos para conseguir el reparto de trabajo entre los asociados, evitando la creación de bolsas de desempleo en el oficio (ROMERO, 1999:278).

<sup>682</sup> «Pilotos por oposición», en *Revista General de la Marina Militar y Mercante Española*, núm. 20, 1 de agosto de 1893, 359-360.



la máxima autoridad a bordo después de Dios y ostentaban la representación del Estado como ley y orden. Además, pilotos y capitanes eran personajes socialmente bien considerados, que en sus poblaciones de origen se construían casas suntuosas después de una larga carrera profesional en la mar<sup>683</sup>. Pero en el último cuarto del siglo XIX, el capitán/héroe de los veleros pasaba ahora, embarcado en un vapor, a ser solo un capitán/empleador, que además de perder gran parte de su peso específico en términos de sueldo y capacidad de decisión, también sufría el correspondiente deterioro en su propia imagen (utilizar el término autoestima quizá sería excesivo). Un pequeño detalle cargado de simbolismo: en la época de la vela y en los primeros años del vapor, hasta finales de la década de 1880, los navieros acostumbraban a poner el nombre del capitán en los anuncios de salida del buque, como señal de prestigio y acto de consideración; hábito que más tarde desaparecería, pues el nombre no aportaba ya ningún valor añadido<sup>684</sup>. En pocas palabras,

[en el pasado] cuando el capitán de un buque entraba en la casa consignataria, todos los dependientes del escritorio se descubrían, y el mismo naviero lo distinguía como persona importante, entrando en el despacho del Jefe sin necesidad de permiso ni anuncio [...]. El capitán de hoy, a pesar de su flamante uniforme, cuando va al escritorio de la casa hace antesala hasta para tener audiencia de un auxiliar de tenedor de libros. ¡Ay del Capitán si contradice o se indispone con el estivador o mozo de la casa! Su desembarque es seguro<sup>685</sup>.

En otros casos ni siquiera se mantenía el mando, sino que se pasaba de ser capitán de un velero a oficial en un vapor. Sin duda, el ejemplo de Mariano Sust no fue único. Dejando atrás su experiencia como capitán en veleros, se embarcó en un buque de la Compañía Trasatlántica el 26 de octubre de 1912 con la categoría de cuarto oficial provisional. Para ello había sido examinado por la compañía, entre otras cosas, de legislación y derecho marítimo, quedando aprobado. No fue hasta el 8 de abril de 1914 cuando se le concedió la admisión definitiva al servicio de la compañía, aunque con antigüedad de 24 de marzo de 1914<sup>686</sup>. A falta de

---

<sup>683</sup> Esta imagen es exagerada. A modo de ejemplo que puede extrapolarse a otras poblaciones, BASEGODA (1962:125) realizó una estadística sobre los capitanes de una población, El Masnou, en la que rebatía la idea general de que los capitanes acababan acumulando grandes riquezas. De un total de 702 capitanes, solo 101 (14 por ciento) murieron ricos, mientras que 65 (9,25) lo hicieron en buena posición. Frente a ellos, 223 (31,76) fallecieron en una modesta situación económica y 313 (44,57) se hallaban en la pobreza.

<sup>684</sup> «El acreditado vapor español *Fortuna* al mando de su capitán D. Diego Gómez, saldrá para dichos puertos el Domingo... (1866)»; «El vapor español *Itálica*. Su capitán D. Manuel de Laguna saldrá de Cádiz el sábado 12 de abril (1870)». Más ejemplos en VVAA. *Gijón trasatlántico* (2002). Todos los carteles son de vapores mixtos; en los de grandes vapores, los nombres de capitanes han desaparecido.

<sup>685</sup> RICART (1901a: 87-90).

<sup>686</sup> AS. *Memorias de Jaime Sust Alsina, Mamotreto*, núm. 2, 105.

mejores fuentes, pueden resultar de utilidad sobre este proceso los relatos testimoniales de Joseph Conrad o de Alan Viliers, que realizaron retratos psicológicos de personajes que pueden ilustrar este fenómeno, así como las imágenes literarias de autores como Melville, Verne, London, e incluso Baroja.

En ciertas ocasiones, los oficiales se mantenían firmes en asuntos que consideraban «de honor». Un ejemplo: en cierta ocasión en que un capitán, de nombre Ramón de Uribe, fue detenido por la justicia y recluido en una prisión común en Ferrol, la Asociación Náutica Española protestó por el hecho aduciendo que tenía derecho a la jurisdicción militar, y envió una protesta al Ministerio de Marina, que por cierto respondió que no procedía<sup>687</sup>. Más allá del recuerdo del abolido Fuero de Marina que iba asociado a la Matrícula de mar, había un interés por no mezclar a un individuo de la categoría de capitán con la masa de los delincuentes comunes. En otros casos su actitud era confusa. A veces los propios capitanes actuaban de forma errática. Con motivo de una discusión acerca de las horas extras, la junta directiva de la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante de Bilbao envió una circular a las casas navieras, solicitando que se pagaran a los oficiales náuticos de los buques las horas devengadas con motivo de la carga y descarga, tal como se acostumbraba con las brigadas o «*collas*» de estibadores. Ricart criticó con vehemencia esta solicitud, entre otras cosas, porque «no nos da mucho lustre, pues esto de cobrar alguna pesetilla por horas extraordinarias de trabajo en puerto es compararnos en cierto modo con la gente de blusa, con los estibadores. El fin podrá ser laudable, pero la forma es desastrosa»<sup>688</sup>.

La degradación progresiva del papel del capitán arrastró, en proporción, al conjunto de los oficiales a su mando. Avanzaban ahora los pilotos en una carrera que no parecía tener ya una culminación gloriosa. Se ocupaban cada vez más de tareas mecánicas o rutinarias, como la supervisión de la carga y estiba de las mercancías. Este no era un tema menor; en los veleros, que competían salvajemente con los vapores, una estiba completa y correcta podía tener un gran efecto sobre la velocidad, de forma que se convirtió en un asunto de vital importancia, mientras que en los vapores, la organización de la mercancía en las bodegas tenía su influencia en el orden y la rapidez de la carga y la descarga, el tiempo de las operaciones y de la estancia en puerto, y todo ello se traducía en dinero; por tanto, pasaba a tener tanta

---

<sup>687</sup> *Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 44, 1 de febrero de 1906 y núm. 45, 1 de marzo de 1906.

<sup>688</sup> RICART (1894c: 431-433).

importancia como la propia navegación (FAYLE, 1933:256-257). Se trataba de un asunto de enorme responsabilidad y fuente constante de problemas, los cuales recaían especialmente sobre los terceros oficiales, que asumían ahora buena parte de los trabajos y las responsabilidades que había tenido el contraamaestre en el pasado<sup>689</sup>. Estas y otras tareas poco lucidas hacían que su trabajo se distanciase de lo que había sido el papel de un oficial de marina en el pasado:

*Seducidos por la tranquilidad de las aguas del puerto, por el lujo de los camarotes de los trasatlánticos y por el bullicio del Club de regatas, se presentan a bordo una vez concluidos los estudios como plantas exóticas, y adquieren el título de piloto ¡oh escándalo! sin haber puesto los pies en un flechaste ni haber tomado un remo. No hay que hablarles de cirrus ni cúmulus, solo saben ser buenos vigías para distinguir de lejos el farol rojo o el verde de otro buque que pueda causar zozobra, y auxiliar al sobrecargo en extender listas del sobordo, pasajeros y normas del rancho. Resultado de esto: que dejan la carrera más de la mitad, y del resto, muy pocos salen buenos pilotos<sup>690</sup>.*

Incluso la disciplina a bordo se les escapaba de las manos. Las huelgas marítimas que estallaron a principios del siglo XX en Francia (en 1900 y en 1904) y que tuvieron una gran repercusión también en España, tuvieron su origen en un movimiento de protesta de capitanes y oficiales en el que, entre otras cosas, se intuyen los problemas de disciplina a bordo. Es una muestra más de hasta qué punto la pérdida de autoridad del capitán y de los oficiales tenía consecuencias en el mantenimiento del orden establecido a bordo, un orden antes raramente cuestionado de forma abierta<sup>691</sup>. De forma paralela a la expansión del comercio marítimo que trajeron la propulsión mecánica y el aumento en el tonelaje de los buques, incrementaba las exigencias y la presión sobre los pilotos y capitanes en la misma proporción que sus salarios y posibilidades disminuían, lo que en cierto modo resultaba irónico teniendo en cuenta el papel que estaban jugando en la implementación de estrategias de reducción de costes. En un contexto de inseguridad profesional los capitanes continuaban siendo, desde el punto de vista

---

<sup>689</sup> Sobre la presión que soportaban como responsables de la carga, sobreexplotados y castigados con multas, véase, por ejemplo: RICART, 1913: 538-539; Rómulo, 1916: 288-9.

<sup>690</sup> RICART (1893d: 537-538).

<sup>691</sup> VIAUD (2005). En Francia, la relajación de la disciplina había llevado a enfrentamientos con capitanes, oficiales y maquinistas, y motines, denuncias por brutalidad, etcétera. Lenhoff llamaba la atención sobre el hecho de que este fenómeno fue interpretado ya en su momento como algo nuevo y desconocido, y cita el hecho de que la novedad fuese objeto de una tesis doctoral de Anthony Schoux, publicada con el título *Des grèves maritimes* ya en 1910 (LENHOFF, 2006:101, nota 82).

jurídico, los máximos responsables de la empresa marítima y, por tanto, los chivos expiatorios ideales en caso de accidente:

*Al capitán se le exigen imposibles; ha de ser un ente sobrenatural, pues ha de cumplir las travesías llegando a la hora como un ferrocarril; ha de atravesar los bancos de niebla y correr temporales sin disminuir la velocidad; si tiene el buque algún percance, como varada, colisión, etc., tan fácil en la navegación con las actuales condiciones, entonces se despide al capitán por incapaz<sup>692</sup>.*

Los capitanes vivían sometidos a una presión añadida a la propia carga de la conducción de una máquina tan valiosa como es un buque, y a la responsabilidad sobre la vida de la tripulación. En caso de accidente, los procedimientos judiciales militares eran lentos y complicados, hasta el punto de tener a los capitanes desembarcados durante meses sin posibilidad de trabajar hasta que se dictaba sentencia<sup>693</sup>. Para ilustrar estos temores valgan dos ejemplos. En el primero, se ve que para un oficial el hecho de verse relacionado con un accidente marítimo podía suponer un obstáculo en su carrera o el fin de la misma. Es el caso del capitán Daniel Llofriú Clarís, que se vio implicado en la varada del vapor *Alfonso XIII* en la noche del 5 al 6 de abril de 1911 en la costa americana. La compañía propietaria del buque, la Trasatlántica, era especialmente estricta sobre la actuación de los capitanes. En una carta a su esposa, con fecha de 29 de marzo de 1912, Llofriú escribía que en la compañía el que tenía una desgracia como la suya quedaba en mala consideración, si es que no lo mandaban a casa. De hecho, Llofriú estuvo inhabilitado durante un tiempo y sometido a una profunda investigación, hasta que se puso de manifiesto su inocencia. La absolución le llegó como una gracia divina en forma de carta de uno de los más altos directivos de la compañía, Manuel de Eizaguirre, en la que se le comunicaba que el Presidente (el marqués de Comillas) había decidido que, en consideración a sus anteriores servicios, a las acertadas disposiciones que tuvo para el salvamento y a la leal exposición de los hechos, se levantase la interdicción que había contra él para mando de buque<sup>694</sup>.

---

<sup>692</sup> RICART (1901a: 87-90). Comentarios detallados sobre las obligaciones del capitán en BACARDÍ (1849:168-187). Me permito señalar que la situación no ha cambiado en el presente. Baste recordar casos como los del *Prestige* para comprobar que el capitán acaba siendo el único rostro visible y, por tanto, el idóneo para cargar con la responsabilidad.

<sup>693</sup> Un ejemplo: en la noche del 20 al 21 de abril de 1907 se perdió la corbeta *Habana* en las costas de Georgia. El capitán Mariano Sust regresó a casa pero no fue hasta casi un año después, el 30 de marzo de 1908, cuando la Comandancia de Marina de Barcelona le entregó una carta indicando que no había lugar a la formación de causa en dicho el naufragio. AS. *Memorias de Jaime Sust Alsina, Mamotreto* núm. 2, 101-103.

<sup>694</sup> MMB. Colecciones. Documentación personal de Daniel Llofriú. Rn 587/XX y Rn 587/XI 13.

El siguiente ejemplo representa el grado máximo de amenaza. Ante un accidente sufrido por el vapor *Eugenio Dotrus* se responsabilizó a su capitán, Pedro Astoreca, de negligencia y se le sometió a un Consejo de Guerra por delito de naufragio (tipificado en el artículo 52.º de la Ley Penal de la Marina Mercante, vigente cuando se produjo el accidente, durante la Dictadura de Primo de Rivera). El juicio se celebró en Cartagena, y el único civil que participó, además del acusado, fue su abogado defensor. Finalmente se juzgó correcta la actuación del acusado. El Consejo de Guerra dictó sentencia absolutoria aprobada por Decreto de 9 de abril de 1928. La paradoja es que, tal como señalaba su abogado defensor refiriéndose a las complicadas deliberaciones del tribunal, se exigía del capitán que resolviese él solo y en un minuto un asunto que luego sería objeto de discusión por parte del tribunal durante días<sup>695</sup>.

En otro orden de cosas, la defensa de la categoría profesional pasaba también por reivindicar la importancia de los oficiales en el contexto del comercio mundial marítimo, y para sostener esa idea se utilizaban argumentos como el siguiente:

*El piloto hoy día es una necesidad en el comercio, más necesidad que antes; él tiene en sus manos los más crecidos intereses materiales de la sociedad. En su ciencia náutica confía el comercio de todo el globo. Por medio del piloto se dan las manos los países más remotos. Con gran seguridad podemos decir que la sociedad podría pasarse sin otra clase antes que faltar la del piloto, pero siendo tan necesaria, es la mayor de las verdades el decir que es la más postergada*<sup>696</sup>.

Otra constante es que los oficiales se presentaban a sí mismos como profesionales de alto nivel técnico, dotes de mando, visión amplia de las cosas del mundo y cuya formación científica y hasta jurídica les situaba en una posición ideal para ser integrados en las capas mejor consideradas de la sociedad. Esto no había sido puesto en cuestión antes, pero ahora se sentía la necesidad de defender aquel estatus conseguido en el pasado por los capitanes de la vela. Para defender este argumento (íntimamente relacionado con la formación y con el reconocimiento de la carrera como superior y no como mera formación profesional) el problema podía expresarse en los siguientes términos:

---

<sup>695</sup> REPETO (1928). Otro caso es el del vapor *México*, de la Compañía Trasatlántica. Naufragó en 1901, y aunque la documentación es incompleta, y por tanto confusa, está claro que en 1910 había abierto un procedimiento militar contra el capitán Julio Oslé y el segundo Oficial Pablo Laredo, de incierto final. MMB, Fondo Cia. Trasatlántica, 2.1.1/60 *México*. Véase también los comentarios sobre otros accidente marítimos en *Compañía Trasatlántica. Memorandum sobre los siniestros de los vapores Gijón y Vizcaya*. 1885. Cádiz, Imprenta de la Revista Médica.

<sup>696</sup> J. MENÉNDEZ (1879).

*Todos nuestros recursos han de dirigirse a un solo fin, y es el luchar sin tregua para que se nos otorguen todas las reformas y condiciones que nos coloquen al nivel que nos corresponde como carrera científica [...]. Confesemos que si muchos navieros han abusado de nosotros, nadie más que nosotros tiene la culpa. Para ser naviero no se necesita ser ilustrado, teniendo dinero basta, cualquier patán puede ser naviero; pero para ser Piloto se exige un título académico que significa, o al menos debe significar, educación e ilustración<sup>697</sup>.*

Más claras aún son las palabras de un capitán, de apellido Benítez, que destacó en la huelga de 1914, la primera huelga general de la Marina mercante española, y obtuvo una cierta popularidad:

*Mis aspiraciones son lógicas: el prestigio del título que orgulloso poseo. Así como los médicos, abogados, ingenieros, etc. están colegiados, velan por el cumplimiento de las leyes que los regula, procuran ventajosas reformas, intervienen, como elementos de la vida nacional en la confección de programas y señalan orientaciones, así nosotros no debemos permitir que un capitán mercante sea tratado por ciertos armadores y por ciertas autoridades como un despreciable lobo de mar<sup>698</sup>.*

A veces se forzaba a los capitanes a entregar el mando efectivo del buque a personas de la confianza del armador, que tenían una titulación o cualificación menor o incluso carecían de formación náutica alguna. Estos últimos eran conocidos en la profesión como «capitanes de papeles», en contraposición a los «capitanes de bandera», los titulados náuticos verdaderos. El mando lo ostentaba el capitán de papeles, mientras que el piloto debía consignar por escrito, a mediodía, la situación de latitud y longitud y rumbo que debía seguirse y actuar siempre subordinado a aquel<sup>699</sup>. Esta práctica estaba autorizada por el artículo 609.º del código de comercio, pero se forzaba hasta convertirla en una práctica fraudulenta; entonces devenía delito, previsto y penado en el artículo 347.º del Código penal. Como comenta Bacardí en su Diccionario de Derecho Marítimo:

*El propietario de una nave que no tenga el título de capitán no podrá capitanearla por sí, sino que limitándose a la administración económica, se valdrá para cuanto corresponda a la navegación*

---

<sup>697</sup> RICART (1894c: 431-433). Este camino hacia la ciencia también tenía su lado oscuro, y suscribo la afirmación recogida en ZAMORA (2003b:4): «esa exigencia, digamos objetiva, se aprovechó para rehacer la profesión de navegante, despojarla de antiguos privilegios y convertirla en una profesión culturalmente dispuesta al servicio del capital».

<sup>698</sup> «El capitán Benítez», entrevista en *Revista Náutica. Órgano de la Corporación Oficial Fomento de la Marina Española*, núm. 52, 1 de diciembre de 1915, 4.

<sup>699</sup> Ordenanza General de la Armada y artículo 693.º del código mercantil. Recogido en el *Proyecto de ordenanza...*, Título III, Capítulo III, Art. 272.

*de un capitán aprobado y autorizado. Por iguales razones que el dueño de un solar debe valerse de un arquitecto para levantar un edificio, y que el dueño de intereses controvertidos en juicio debe valerse de procurador y abogado*<sup>700</sup>.

Esta práctica no era denunciada claramente por la precariedad en el empleo de los capitanes aunque esporádicamente aparecían en la prensa de la época pistas que indican que se mantenía vigente<sup>701</sup>. Una variación de la misma se dio en los conflictos constantes con los patrones de cabotaje.

### **El servicio militar**

Más sangrante aún era el problema del servicio militar en la Armada. Mientras la Matrícula de mar estuvo vigente, los pilotos estuvieron inscritos en una Lista separada del resto de hombres de mar y exentos perpetuamente del servicio militar ordinario mediante campañas, aunque naturalmente debían acudir en caso de ser llamados expresamente cuando se necesitasen sus servicios. En ese caso lo harían ocupando en los buques de guerra las plazas de su nombramiento (alférez de navío, alférez de fragata, etcétera). Muchos jóvenes iniciaban los estudios de náutica precisamente con el objetivo de evitar así el reclutamiento. Pero una vez suprimida la Matrícula, los pilotos perdieron las prerrogativas que tenían respecto a la Marina de guerra como oficiales. Ahora bien, cuando un piloto finalizaba sus estudios no podía ejercer su profesión hasta que no cumplía sus deberes militares previo sorteo como cualquier otro quinto<sup>702</sup>. Además, en el momento de prestar su servicio militar, lo hacían vistiendo «el honroso uniforme de marinero», tal como disponía una Real orden de 9 de mayo de 1885<sup>703</sup>. Esta situación era recibida como una humillación intrínseca al estatus profesional y resultaba a menudo empeorada por un trato vejatorio por parte oficiales y suboficiales. Tuvo un cierto eco, por ejemplo, el caso de un piloto que fue abofeteado por un subalterno mientras hacían el

---

<sup>700</sup> BACARDÍ (1861:168).

<sup>701</sup> SARALEGUI, (1908, 24).; «Los capitanes no náuticos. Carta que la Asociación Náutica de Barcelona ha dirigido al Sr. D. Francisco Lastres, diputado a Cortes y presidente de la Comisión de reforma del Código de Comercio» en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 134, 30 de mayo de 1894, 246-248; GODINA (1893: 245); «Los capitanes de la Marina mercante» en *Revista Marítima*, núm. 1, 10 de enero de 1879; ROBLES (1993:102).

<sup>702</sup> «Reclamaciones que el Cuerpo de Capitanes de la Marina mercante eleva al Excmo. Sr. Ministro de Marina por mediación del Excmo. Sr. D. Federico Nicolau, Senador del Reino», en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 96, 1892, 232-233.

<sup>703</sup> RICART (1891c: 2-3).

servicio en la corbeta *Nautilus*<sup>704</sup>. M. de Masoti propuso en 1891 un nuevo modelo de servicio militar consistente en que los alumnos de las escuelas de náutica hiciesen seis meses de prácticas en buques de la Armada, donde recibirían instrucción militar y alcanzarían el grado de guardiamarina, pero la idea no fue aceptada<sup>705</sup>. Lógicamente los mismos capitanes reconocían que era difícil pedir a los navieros respeto por los pilotos cuando el propio Estado no los reconocía aptos para ocupar un lugar adecuado en la Armada<sup>706</sup>.

Otra humillación, de menor calado, que el colectivo vivía con desagrado tenía que ver de nuevo con la Armada, y más concretamente, con la concesión de una condecoración, la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco<sup>707</sup>. Se trataba de una distinción que se concedía por actos o servicios especiales, de carácter no militar, en tres categorías y con una Gran Cruz como máxima categoría. Los marinos mercantes solo podían alcanzar la primera categoría (correspondiente a oficiales navales de baja categoría, como guardiamarinas, alféreces de navío o tenientes de navío) pero no la Gran Cruz, mientras que un civil cualquiera, actuando como tal, sí podía hacerlo, algo que los oficiales mercantes no podían comprender<sup>708</sup>. Una última agresión fue que la Armada permitiera durante cierto tiempo la competencia en el mercado laboral con los marinos mercantes por los puestos de trabajo disponibles. El Real Decreto de 14 de julio de 1902 autorizaba a jefes y oficiales de la Armada para que, en calidad de excedentes y por dos años renovables, pudiesen navegar en la Marina mercante. La idea era que mientras la Armada no dispusiese de suficientes destinos (el castigo de la guerra colonial de 1898 había sido contundente y no había suficientes buques de guerra) los oficiales no perdiesen práctica<sup>709</sup>.

---

<sup>704</sup> *Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 13, 1 de julio de 1903.

<sup>705</sup> MASOTI (1891c:4-5).

<sup>706</sup> MASOTI (1891b: 2). También RICART (1910b: 356-357).

<sup>707</sup> Creada por Real Orden de 3 de agosto de 1866 y modificada por Real Decreto de 12 de marzo de 1870. Reformada y desarrollada en el Reglamento de 1 de abril de 1891 (reproducido en RODRÍGUEZ, 1915:141-149).

<sup>708</sup> «Reclamaciones que el Cuerpo de Capitanes de la Marina mercante eleva al Excmo. Sr. Ministro de Marina por mediación del Excmo. Sr. D. Federico Nicolau, Senador del Reino», en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 96, 1892, 232-233. Sobre los conflictos con la Armada, véase también RICART (1893b: 305-308).

<sup>709</sup> *Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 4, 4 de septiembre de 1902; y núm. 5, 5 de noviembre de 1902. La Asociación Náutica Española envió una nota de protesta formal al Ministerio de Marina con fecha 15 de noviembre de 1902, y en el Congreso de Marina Mercante (Gijón, 26-31 de diciembre de 1902) se pidió también su derogación (*Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 8, 1 de febrero de 1903).



## Otros frentes abiertos

El colectivo de pilotos y capitanes tuvo que atrincherarse en otros frentes para defender su categoría y sus puestos de trabajo. Por un lado estaba la patronal, y naturalmente ante ella los profesionales se agruparon para defenderse. Un fenómeno muy interesante que empezó a aparecer a principios de 1913 fue la participación directa de sindicatos y asociaciones profesionales de pilotos y capitanes como mediadores en conflictos entre empresas y trabajadores. La prensa hacía referencia a diversos casos en este sentido. Por ejemplo, en Gijón se desató un conflicto cuando una naviera cambió unos vapores de su ruta habitual (pasaron de hacer el tráfico de Levante a la carga del carbón para Bilbao) y con ese motivo la naviera rebajó los sueldos. La Asociación representó a los profesionales en bloque, negoció con los navieros y, al parecer, consiguió un acuerdo aceptable<sup>710</sup>. Otro caso es el del vapor *A. Cola* de la Compañía Vapores Correos de África. Este vapor debía salir de Málaga con destino a Santander el 24 de septiembre de 1913, pero tanto el capitán como el resto de la tripulación se negaron a salir a causa del mal estado de la cubierta, de las máquinas y en general de todo el buque. Todos fueron despedidos inmediatamente y diversas asociaciones profesionales y obreras se implicaron en su defensa, hasta el punto de que, siempre según las noticias publicadas, el presidente de la compañía, Dómine, llegó a reconocer la no procedencia del despido<sup>711</sup>. A partir de ese momento fueron publicándose noticias similares en las que las asociaciones profesionales se implicaron directamente en conflictos con diferentes navieras: Isleña Marítima, La Marítima Mahonesa, S. A. de Vapores Vinuesa, Cia. Sevillana de Navegación a Vapor, Cia. Valenciana de Correos de África, Ferrer Peset Hermanos, Cartagenera de Navegación, etcétera. El aumento de sueldos fue en proporción y término medio de 30 duros para los capitanes, 15 para los primeros oficiales y 10 para los segundos; los maquinistas, en proporción equivalente (SASTRE, 1915).

Por otro lado, capitanes y pilotos se veían enfrentados contra otros dos colectivos profesionales de los que deseaban distanciarse: los maquinistas navales y los patronos de cabotaje. La entrada en escena de los maquinistas navales significó una situación de competencia y de conflicto continuo entre oficiales náuticos y de máquinas, una toma de posiciones que con mayor o menor virulencia se ha mantenido hasta el presente. En realidad, los capitanes percibían el crecimiento del Departamento de Máquinas como una amenaza para

---

<sup>710</sup> *Boletín Náutico*, núm. 129, marzo de 1913.

<sup>711</sup> *Boletín Náutico*, núm. 136 (octubre) y núm. 137 (noviembre) de 1913.

la concepción misma de la profesión, ya que según los náuticos, la gente de máquinas no eran auténticos marinos, no se embarcaban por amor al mar sino que eran simplemente terrestres embarcados y por tanto no compartían sus valores. Se les consideraba poco más que mecánicos con mono de trabajo, aunque este mono fuese blanco. En el fondo estaba, tal vez, la inseguridad de la clase media ante la eclosión de una clase social inferior y un nuevo proletariado que venía de la mano del vapor, así como una inseguridad ante la máquina y una tecnología que no controlaban. Era una desconfianza que no se limitaba a los subalternos de máquinas, sino que incluía a los propios maquinistas, pese a ser oficiales y formar parte de la clase directora. Naturalmente, el resentimiento era mutuo. Al margen de cuestiones tangibles, existía (y existe) una mutua desconfianza, que se resume en el viejo dicho inglés usado a bordo que decía «*oil and water don't mix*» (el aceite y el agua no se mezclan).

Pero a finales del siglo XIX, en un mercado de trabajo que se estaba poniendo muy difícil, tal vez el conflicto crítico era con los patrones de cabotaje. Afectaba directamente a sus puestos de trabajo en un sector concreto nada menospreciable como era la navegación de cabotaje, y creaba también competencia en las embarcaciones menores en tráfico portuario y de servicio (remolcadores, dragas, etcétera) e incluso en buques dedicados a la pesca de altura. Determinar el número mínimo de pilotos que debían ir embarcados en los buques de cabotaje era una forma de asegurar sus puestos de trabajo y no dejarlos a la voluntad de los navieros, que pretendían sustituirlos por simples patrones de cabotaje, más baratos y menos exigentes. Este era uno de los puntos principales de la defensa colectiva de la clase de pilotos y capitanes, y uno de los que más comentarios generaban en la prensa especializada<sup>712</sup>. Un Reglamento de 12 de septiembre de 1887 disponía que los buques veleros dedicados al cabotaje mayores de 100 toneladas, y los de vapor de cabotaje mayores de 200 toneladas, debían llevar un piloto. Para las navegaciones de gran cabotaje, independientemente del tonelaje, era preceptivo embarcar siempre un piloto. Pero la norma no se cumplía, y en este ámbito el conflicto era permanente<sup>713</sup>. Meridianamente claro es el testimonio coetáneo de un capitán anónimo:

---

<sup>712</sup> Información detallada sobre este asunto en RICART (1901e: 519-522).

<sup>713</sup> La Asociación de la Marina Mercante dirigió a las Comandancias una circular solicitando que se hiciese cumplir dicha Real Orden. Probablemente otras asociaciones hicieron lo mismo («La Asociación de la Marina mercante» en *Revista General de la Marina Militar y Mercante Española*, núms. 34 y 35, 1 y 15 de marzo de 1894, 567).

*En nuestra marina se ve con frecuencia un patrón de cabotaje que con su trabajo ha podido adquirir un capital y relaciones suficientes para comprar un buque de algún tonelaje para poderlo destinar a la carrera de América. La ley le manda embarcar un piloto encargado de la derrota y otro piloto como segundo, llevando el patrón el título de capitán de bandera. Nada hay más orgulloso que la ignorancia; así es que raros son los casos en que estos patrones con mando no tengan continuas cuestiones con los pilotos de derrota, sobre los rumbos y el buen gobierno del buque, pues ellos capitanes y muchas veces dueños del buque y cargamento no pueden sufrir el estar bajo el dominio de un piloto que han contratado por un salario fijo. Así es que no se apechugan por cambiar el rumbo, de motu proprio, en largar o aferrar el aparejo contra lo dispuesto por el piloto responsable y todo por el simple orgullo de hacerse los verdaderos amos ante la tripulación con gran detrimento de la disciplina<sup>714</sup>.*

Las protestas del colectivo de pilotos eran continuas. Por ejemplo, un grupo de náuticos de la matrícula de Palma de Mallorca remitió en marzo de 1893 una instancia al Gobierno suplicando que el mando de los buques de navegación de altura se concediese exclusivamente a los capitanes de la Marina mercante, y el de los buques de gran cabotaje a los pilotos. La petición fue desestimada con el argumento de estar reñida con el segundo párrafo del artículo 609.º del Código de Comercio referente a los «capitanes de papeles»<sup>715</sup>. La situación se agravó cuando a partir de 1898, a consecuencia de la pérdida de las colonias y la crisis finisecular, muchos buques quedaron amarrados, con el consiguiente exceso de personal. Además, muchos veleros de altura redujeron sus aparejos (las antiguas fragatas y corbetas eran transformadas en pailebotes o polacras) y pasaron a la navegación de cabotaje, con la que se perdían más plazas de capitán que podían ser suplidas ahora con patrones<sup>716</sup>. La publicación de una Real Orden de 25 de octubre de 1901 sobre el personal que debían llevar los buques de cabotaje exacerbó los ánimos, y diferentes asociaciones profesionales se movilizaron de nuevo. Por ejemplo, la Asociación de Capitanes y Oficiales mercantes de Bilbao manifestó su desacuerdo y denunció que se postergaba nuevamente la clase de capitanes y pilotos, individuos superiores en categoría y capacidad técnica que debían someterse al mando de otros de inferiores condiciones, «anomalía absurda y única en su clase, no observada en ningún otro organismo de la nación, que pugna con los principios más elementales de la constitución de las sociedades»<sup>717</sup>.

---

<sup>714</sup> *Revista Marítima*, vol. II, núm 1, 10 de enero de 1879.

<sup>715</sup> GODINA (1893: 245).

<sup>716</sup> MARTÍ VENTOSA (1903).

<sup>717</sup> *Extracto de la Información escrita*..., 15.

Abundando en el tema, la Asociación de Pilotos de la Marina Mercante Española de Gijón, proponía la limitación del ejercicio del mando de los patrones de cabotaje a los buques menores de 65 toneladas de arqueo, para así evitar que quienes habían seguido una carrera fuesen mandados por un patrón, que para ellos era poco más que un marinero distinguido, situando al inferior sobre el superior en una situación que juzgaban, como se ha visto, absurda, degradante y peligrosa para la disciplina<sup>718</sup>. Para zanjar el asunto se publicó, por Decreto de 15 de diciembre de 1909, un Reglamento para Patrones de Cabotaje y Prácticos de Costa, que con algunas modificaciones posteriores establecía la existencia de patrones de primera (hasta 350 toneladas en veleros y hasta 400 toneladas en vapores) y de segunda (hasta 175 toneladas en veleros y 150 en vapores). Este reglamento tampoco resolvió el problema definitivamente, pues las asociaciones de capitanes, pilotos y maquinistas elevaron rápidamente una protesta al Ministro sobre él y el problema siguió abierto más allá de los límites cronológicos de este trabajo<sup>719</sup>.

Ante una situación tan difícil para los oficiales, con un programa de estudios cada vez más complejo, teniendo que pagar para embarcarse y hacer las prácticas y al final ganar un sueldo muy limitado, sin apenas posibilidad de obtener otros ingresos suplementarios y con la posibilidad de verse sometidos a categorías que consideraban inferiores, el interés por la carrera decrecía. Los profesionales, y también los navieros, reconocían que a cambio de tantos estudios y desvelos, viajes y sacrificios, pilotos y capitanes obtenían solo una mínima recompensa<sup>720</sup>. No en vano decía un experimentado marino que «la vida del marino, en los modernos buques de vapor, es para embrutecer al hombre más delicado de sentimientos, pues cuando se ve el horizonte siempre negro, sin esperanza alguna de descanso ni recompensa, no es extraño que sienta desesperación»<sup>721</sup>.

Cuando el anuncio de una futura escuela para oficiales náuticos y maquinistas aseguraba que se trataba de una carrera de pocos desembolsos, realizable en corto tiempo y de gran porvenir

---

<sup>718</sup> *Extracto de la Información escrita...*, 24-25. Véase también «Los patronos mercantes», en *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 48, 10 de mayo de 1901, 215. En el artículo se cita la revista de Alicante *La Marina Mercante Española*, que no he podido localizar. Sobre este asunto se sabe que la Asociación Náutica Española de Barcelona contactó con la Asociación de Armadores y Patronos de Cabotaje de Gijón para conocer su postura en este sentido, antes de posicionarse (AHCOCINB, caja 72, expediente 25. Hay copia de una acta de los acuerdos tomados en la Junta de Navieros y Armadores el 2 de febrero de 1902).

<sup>719</sup> *Boletín Náutico*, núm. 92, 1 de febrero de 1910. Véase la legislación sobre los patrones de cabotaje en RODRÍGUEZ (1915:411-428).

<sup>720</sup> En ASOCIACIÓN DE NAVIEROS Y CONSIGNATARIOS DE BARCELONA (1879: 124-125).

<sup>721</sup> En Comentario de RICART (1903e: 705).

«gozando la estimación y el respeto de todas las clases sociales», presentaba un futuro falseado, aunque insinuaba que el futuro estaba realmente en la emigración y en la oportunidad de encontrar empleo en las repúblicas sudamericanas, en sus marinas mercantes y de guerra<sup>722</sup>. Muchos estudiantes dejaban los estudios sin finalizar, una vez que comprobaban el futuro que les esperaba. Otros se embarcaban y simplemente se hastiaban al agotar las últimas esperanzas y desembarcaban a la primera oportunidad. Coincidió con Foulke cuando sugiere sutilmente que esta profesión, a la vista de estas condiciones, no era atractiva para los jóvenes más ambiciosos y brillantes, lo que implícitamente podía significar que el nivel de calidad medio de los oficiales bajase (FOULKE, 1963:135-136). Aun así, un cierto número de jóvenes acudía a las escuelas de náutica por un factor puramente vocacional.

Acabada la vida profesional, por voluntad o a la fuerza, al piloto le quedaban pocas posibilidades en tierra, menos tal vez de las que tenían los maquinistas navales o un buen contraamaestre.

*El marinero tiene sobre el piloto una gran ventaja y es, que si no tiene embarque, puede ganar un jornal en los muelles, en la pesca, en cualquier parte, porque el marinero como trabajador es querido por todo; su cuerpo está ya hecho al trabajo material, esta es su costumbre desde niño, no sacrificando el orgullo de su personalidad ni el honor de una carrera; y en cambio al piloto solo le queda una colocación en un buque, no teniendo en tierra muchas colocaciones que de derecho le correspondan<sup>723</sup>.*

En otro lugar se apuntó que los problemas de adaptación de los marinos a la vida y el trabajo en tierra se debían a una falta de habilidades sociales posiblemente provocada por algunas de las características de la institución total. De entre todas las categorías de un buque, los oficiales de cubierta eran quienes presentaban mayores dificultades en su reintegración a la vida terrestre (NOLAN, 1973:94-95). Capitanes y pilotos se socializaban a bordo de forma más rigurosa y a una edad más temprana que el resto de los hombres, de forma que la sensación de desarraigo y las dificultades de relación con los demás eran mucho mayores en ellos. La mayor parte de ellos se incorporaba a la vida laboral directamente, desde las escuelas de

---

<sup>722</sup> *Boletín Náutico*, núm. 63, 1 de septiembre de 1907. Noticia de un reglamento para la fundación de una Escuela Náutica Flotante Española en Sevilla, de P. del Pino, en la corbeta *Príncipe de Asturias*.

<sup>723</sup> MENÉNDEZ (1879), quien firma el artículo como «segundo piloto».

náutica, todavía jóvenes y sin apenas otra experiencia laboral<sup>724</sup>. A bordo mantenían una posición distante del resto de la tripulación, y ejercían un mando indiscutible en el que no había espacio para la negociación ni el consenso. Experimentaban, pues, agravadas, las mismas dificultades de relación social que el resto de hombres de mar, las mismas carencias en cuanto a habilidades sociales y de comunicación.

Una posible salida profesional en tierra era la enseñanza. Pero para ello, debía conseguirse que todas o algunas de las más importantes asignaturas relacionadas con la carrera (cosmografía, pilotaje y maniobras, etcétera) fuesen dadas siempre por profesores de náutica que reuniesen la condición de ser pilotos o capitanes de la Marina mercante, ya que en realidad según la legislación vigente cualquier licenciado podía optar a las cátedras de las escuelas náuticas. Además, los náuticos aspiraban a quedar en todo igualados a los catedráticos de las demás asignaturas al desempeñar estas cátedras en Institutos. Una opción que no llegaría hasta décadas más tarde fue el acceso por oposición entre los marinos mercantes a las plazas en las escuelas oficiales<sup>725</sup>. También les quedaba la posibilidad de acceder a algunos empleos en la Administración marítima, como eran los puestos subalternos en Ayudantías de Marina, unas unidades menores que las Comandancias y situadas en puertos o playas de segunda<sup>726</sup>. Pero esta apuesta estuvo abierta solo hasta principios del siglo XX, cuando una Real orden de 22 de abril de 1901 despidió a las dos docenas de Pilotos de la Marina mercante que ocupaban dichas plazas y, para mayor humillación, fueron sustituidos por oficiales de la Infantería de Marina procedentes de la Reserva. Ciertamente es que, en el desempeño de aquella función, los pilotos ocupaban plazas de un nivel equivalente al de un contramaestre o un condestable de la Armada, pero suponía por lo menos un puesto de trabajo que consideraban merecido<sup>727</sup>. Otra opción era obtener plazas en faros, semáforos, lazaretos, consulados, etcétera. Finalmente, se abrían algunos otros caminos de más difícil acceso: el

---

<sup>724</sup> Nolan citaba una encuesta (realizada en la década de 1960 pero que consideraba perfectamente extrapolable) que indicaba que solo el 19 por ciento de los oficiales habían tenido alguna experiencia laboral en tierra, frente al 75 por ciento de los oficiales de máquinas que tenían un *background* diferentes. Por otro lado, los datos manejados y los testimonios orales de decenas de antiguos capitanes entrevistados confirman esta realidad.

<sup>725</sup> *Extracto de la Información escrita ...*, propuestas de Miguel González Aveño (97-101) y de Eugenio Agacino (88-97). También «La Marina mercante», en *Revista Marítima*, vol. I, núm. 3, 15 de mayo de 1877.

<sup>726</sup> Véase, por ejemplo, la Real Orden de 22 de mayo de 1848 sobre pilotos particulares que solicitaban la graduación de alférez de fragata, con vistas a obtener destinos subalternos vacantes en los Tercios Navales, en los casos en que no hubiera oficiales de la Marina de guerra disponibles (plazas de ayudantía de distrito, comandancia de tercio o de provincia y demás).

<sup>727</sup> RICART (1901c). El conflicto venía de lejos. Sobre este asunto véase también RICART (1893c: 305-308).

practicaje (para el cual se pedía obligatoria la titulación de capitán)<sup>728</sup>, la Inspección y el peritaje de buques<sup>729</sup>, los trabajos como agentes de compañías navieras o consignatarias, y algunos más.

Para finalizar con los instrumentos de la defensa de sus intereses por parte de los oficiales náuticos debe recordarse lo que fue sin duda una de las actuaciones más destacadas: la celebración del Congreso de Marina Mercante, entre el 26 y el 31 de diciembre de 1902 en Gijón. El Congreso fue organizado por la Asociación de Pilotos de la Marina Mercante Española, con domicilio en aquella ciudad y presidida por Ángel de la Viña, pero contó con la colaboración y la participación de muchos profesionales de toda España. Este congreso fue realmente importante por ser el primero en el que los temas laborales en la Marina mercante fueron tratados con detalle. Con anterioridad, en junio de 1900, se había celebrado en el Paraninfo de la Universidad Central de Madrid un Congreso Marítimo en el que los asuntos relacionados con la cuestión social fueron anecdóticos<sup>730</sup>. Aquel congreso en Gijón, primera gran acción colectiva de capitanes y pilotos, tenía como objetivo la defensa de los intereses de los oficiales náuticos, con algunas referencias esporádicas a los oficiales maquinistas pero sin intención manifiesta de acercamiento a las clases subalternas. Hubo propuestas variadas sobre cómo mejorar la situación de la Marina mercante española: sugerencias sobre sistemas de seguridad, materiales que debían llevar los buques, alimentación, etcétera. Se propuso también un cuadro indicador o plantilla obligatoria de tripulación que debían llevar los buques según clase y navegación a los que se dedicasen. Otro punto al que se dedicó mucho esfuerzo fue la definición de una propuesta sobre el futuro de las enseñanzas náuticas.

---

<sup>728</sup> La Asociación Náutica Española y Fomento elevaron una exposición en ese sentido a las autoridades (*Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 13, 1 de julio de 1903, y núm. 42, 1 de diciembre de 1905). Véase también GARCÍA y LÓPEZ (2004). La normativa relativa al practicaje en este período se halla en RODRÍGUEZ (1915:397-407).

<sup>729</sup> Se aspiraba a que capitanes, pilotos y maquinistas participasen en unas comisiones mixtas interesadas en el reconocimiento de buques, la inspección de material de salvamento y científico y otros asuntos relacionados con el personal embarcado (*Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 8, 1 de febrero de 1903. Acuerdos del Congreso de Marina Mercante, art. 29.º). La Federación de Asociación Náuticas solicitó más tarde que se nombrasen peritos inspectores de buques de la clase de capitanes y maquinistas (*Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 45, 1 de marzo de 1906).

<sup>730</sup> En julio de 1895 se había celebrado un prometedor Congreso de la Marina mercante en Burdeos, con un programa en el que aparecían numerosos puntos relacionados con el mundo del trabajo: pensiones, *sailor's home*, deserciones, repatriación y salarios en caso de enfermedad, «efectivo de la tripulación con respecto al aforo», etcétera. Pese a las expectativas, el congreso no tuvo éxito, por falta de concurrencia. *El Serviola*, núm. IX, 30 de junio de 1895, y núm. XI, 15 de julio de 1895.

Las conclusiones del Congreso ofrecen una radiografía de los problemas y anhelos de la profesión. Los reunidos en el congreso apoyaban plenamente el proyecto de Montepío Nacional ideado por la Liga Marítima Española y reclamaban el establecimiento de una Caja de Ahorros Marítima Nacional bajo la supervisión del Estado. Mientras se pedía respeto por la libre contratación, limitando el papel de las autoridades a un arbitraje en caso de desavenencias entre armadores y marinos, se pedía también a los armadores un aumento general de los sueldos «iguales o menores hoy a los de hace treinta años». Se declaraba necesaria la promulgación de un Código de la Marina Mercante, la progresiva desmilitarización de la misma y la inclusión de todos los marinos mercantes entre los beneficiarios por la ley de accidentes del trabajo, incluso en el caso de pérdida total del buque en que navegasen. En defensa del mercado de trabajo se exigía la derogación de la Real Orden de 14 de julio de 1902 que permitía a los oficiales de la armada prestar servicio en la Marina mercante, y también se pedía explícitamente la participación de capitanes, pilotos y maquinistas en unas comisiones mixtas encargadas de supervisar el reconocimiento de buques, la inspección de material de salvamento y científico, y todos aquellos asuntos que pudiesen afectar al personal embarcado. Finalmente, se insistía en la necesidad de constituir una Federación de asociaciones de marinos mercantes para mantener la unidad en la profesión<sup>731</sup>.

En verano de 1914, finalizada ya la huelga general de la que se hablará en otro capítulo, había en España seis asociaciones de oficiales náuticos, con un total de 2.515 asociados: la Asociación Náutica de La Coruña, fundada en 1909<sup>732</sup>; la Peña de la Marina Mercante de Cádiz; la Asociación Náutica de Gijón de Capitanes y Pilotos; la Asociación Náutica Española de Barcelona; Fomento de la Marina Española de Barcelona; y la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Española, de Bilbao<sup>733</sup>. Fuera ya de los límites cronológicos de esta tesis, los retos de la Gran Guerra y sus consecuencias, así como la crisis de la posguerra pusieron a prueba su capacidad de organización y resistencia.

---

<sup>731</sup> *Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 5, 5 de noviembre de 1902; núm. 8, 1 de febrero de 1903; núm. 9, 1 de marzo de 1903 (un resumen de los acuerdos en estos últimos números). También RICART (1903a: 32-33; 1903b: 44-47).

<sup>732</sup> PIÑEIRO y GÓMEZ (2004).

<sup>733</sup> AGACINO (1914: 321- 327). RODRÍGUEZ (1915:18) citaba además la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante de Alicante, de Huelva y de Canarias.



### 3.6.3 Los oficiales de máquinas en defensa de sus intereses

El 18 de marzo de 1855 se había fundado en Barcelona un Montepío o sociedad de socorros mutuos para fogoneros y maquinistas («fogonistas» y «directores de máquinas», en el original)<sup>734</sup>. Por desgracia, no puede relacionarse ninguno de los socios con la Marina mercante. En los protocolos de la escribanía de Marina de ese año y del anterior aparecen referencias a buques de vapor (contratos de patronía, de caución, de poderes, etcétera) pero apenas hay contratos de tripulación. Por un lado son pocos los vapores en servicio en aquellos años: en 1854 aparecen los vapores *Pelayo*, *Primer Catalán*, *Barcino*, *Mercurio*, *Balear*, *Tharsis*, *Miño* y *Cid*, mientras que en el año siguiente, el de la fundación del Montepío, aparecen citados los vapores *Victoria*, *Barcino*, *Wifredo*, *Nevva*, *Mahones*, *Pelayo*, *Mercurio*, *Cid*, *América*, *Balear* y *Europa*<sup>735</sup>. Por otro lado, en los escasos contratos de tripulación, se recoge a los fogonistas y a los carboneros (sin nombres, solo las firmas) pero no constan los maquinistas<sup>736</sup>. Aparte de que en aquella época en su mayoría eran extranjeros, los maquinistas hacían una contrata aparte (como los capitanes) y no he podido localizar ninguna de ellas. Por tanto, con estos datos resulta imposible saber si entre los maquinistas y los fogoneros asociados en el montepío se incluían algunos individuos embarcados y esa podría haber sido considerada la primera organización profesional en esta profesión.

Hasta el nacimiento oficial de la profesión de maquinista naval, como nueva clase en busca de su espacio vital en un mundo ya viejo, estos profesionales no se dotaron de mecanismos de defensa. Pero cuando lo hicieron fueron rápidos y por fin pudieron luchar por asegurar sus puestos de trabajo y los altos salarios, y conseguir su reconocimiento como clase directiva, entre otras cosas. Para defender sus intereses, los maquinistas se organizaron (poco después de la publicación del Real Decreto de 23 de enero de 1877 que regulaba su profesión) en la que se acepta como la primera organización de trabajadores conocida de la Marina mercante española: la Asociación de Maquinistas Navales, formalmente constituida en algún momento

---

<sup>734</sup> AHPB. J. Barallat. Manual de 1855. Fol. 74-77 (reglamento de 2 de mayo de 1855). El acta de la reunión en fol. 131-138;

<sup>735</sup> AHPB. J. M. Planas Compte, protocolos 1854 (1.ª y 2.ª parte) y protocolos de 1855 (1.ª parte); Pedro María Fortuny, protocolos 1855 (2.ª parte).

<sup>736</sup> AHPB. J. M. Planas Compte, protocolos 1855, 1.ª parte, contrato de tripulación del vapor de hélice *Wifredo*, de 29 de marzo de 1855; P. M. Fortuny, protocolos 1855, 2.ª parte, contrata del vapor *Victoria*, de 27 de septiembre de 1855; contrata del vapor *Europa*, de 20 de diciembre de 1855; contrata del vapor *Europa*, de 10 de julio de 1855.

de 1877 aprovechando un marco legal confuso<sup>737</sup>. Hubo un antecedente en la Marina de guerra, ya que el 14 de abril de 1872, un grupo de maquinistas al servicio de la Armada se había reunido en Ferrol y había creado el Círculo de Maquinistas de la Armada para la defensa de sus intereses, en la forma de una sociedad de socorros mutuos<sup>738</sup>. Se movía, naturalmente, en otra órbita y con una problemática diferente en aspectos fundamentales (su contratación, su equiparación con los oficiales de la Armada en trato y uniformidad, etcétera), pero también compartía algunos puntos de conflicto con los maquinistas civiles (la competencia de los maquinistas extranjeros, el reconocimiento del carácter científico de la profesión y la defensa de los altos salarios, entre otros).

La Asociación de Maquinistas Navales editaba un boletín: la *Revista Mecánica*. En el primer número declaraban que estaba destinado a ser el órgano de la «única asociación respetable que los maquinistas de cualquier clase han conseguido formar en nuestro país»<sup>739</sup>, una afirmación que tal vez oculte un doble sentido en referencia a la citada asociación de maquinistas vinculados a la Armada. Pero en todo caso la sociedad fundada en Barcelona era una reacción a la necesidad de defender las posibilidades que abría la ley de 1877. Tenía sentido en el marco de la marina comercial, y además no fue casualidad que la Asociación de Maquinistas Navales naciese en Barcelona, todavía capital de la Marina mercante española y lugar donde el movimiento obrero tenía una tradición y una potencialidad que facilitaba la articulación de una asociación profesional como esta. En 1912, 35 años después, dicha organización se transformó en la Sociedad Española de Maquinistas Navales, una refundación que suponía la federación estatutaria con la Asociación de Maquinistas Navales de Bilbao, que había sido fundada en 1891<sup>740</sup>. Dos años más tarde, en verano de 1914, funcionarían en

---

<sup>737</sup> *Codice per la Veneta Mercantile Marina, approvato dal decreto dell'eccellentissimo senato. 21 Settembre 1786*. Venecia: Antonio Pinelli Stampatori Ducali. En la *Revista Marítima*, en el número correspondiente a junio de 1878, se daba noticia de la constitución en Barcelona del «Centro de Maquinistas Navales para la defensa y [el] estudio de todo cuanto se refiera a su carrera» (*Revista Marítima*, núm. 16, 1 de junio de 1878). Esta asociación tenía su sede en Barcelona, Plaza Palacio 16, 3.º.

<sup>738</sup> VEGA (2009:223). Se constituyó con 30 miembros, que fueron 116 en 1882, y 140 en 1886; en esta época el Cuerpo lo componían 400 miembros. En la Armada estos profesionales también tuvieron muchas dificultades en su integración. Por ejemplo, el Reglamento que creaba el Cuerpo de Maquinistas de la Armada el 15 de diciembre de 1859 no les concedía una equiparación militar, sino únicamente las consideraciones propias de un contramaestre (VEGA, 1986:70). Vega recoge el apelativo que según Celestino Luque en *Legislación del Cuerpo de Maquinistas* tenía la gente de máquinas de la Armada: «La República del Centro» (VEGA, 1986:69-70).

<sup>739</sup> *Boletín del Círculo de Maquinistas de la Armada*, núm. 1, 15 de noviembre de 1872, 9.

<sup>740</sup> Según Robles, los estatutos se aprobaron el 24 de julio de 1912 y mantenía la sede en Barcelona, calle Gignás 35, 1.º 1.ª. Zamora cree que la refundación significaba el reconocimiento expreso del liderazgo de la Asociación vasca (ZAMORA, 2003a:42). Sin embargo, los intentos reales de trabajar de forma federada en ese mismo momento fracasaron. Véase por ejemplo un nuevo intento de Federación en *El Maquinista Naval. Revista de la*

España cinco organizaciones, denominadas Asociaciones Generales de Maquinistas de La Coruña, Gijón, Cádiz, Barcelona y Bilbao respectivamente, con un total de 1.659 asociados<sup>741</sup>.

El Real Decreto de 23 de enero de 1877, que regulaba la presencia de maquinistas en buques de comercio y establecía las condiciones de embarque de los mismos, había sido recibido con un violento rechazo por parte de los navieros (agrupados en su mayoría en la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona)<sup>742</sup> en cuanto que era la primera imposición o recorte a una libertad de contratación y despido conquistada muy poco antes, con las leyes liberalizadoras de Figuerola de 1868, por una patronal tradicionalmente poco acostumbrada a las injerencias del Estado en sus asuntos. Navieros y consignatarios argumentaban, por ejemplo, que mientras que en los ferrocarriles los empresarios eran libres de escoger a sus empleados, la ley imponía restricciones en la Marina. Su lema era que debía pesar, por encima de todo, la confianza del naviero hacia el empleado. La patronal, además, utilizaba el argumento de la supuesta falta de formación de los maquinistas para justificar la necesidad de utilizar maquinistas extranjeros, mientras que de forma paralela se manipulaba el enfrentamiento entre náuticos y maquinistas para dividir a los trabajadores a bordo. Así lo denunciaban los maquinistas: «Estamos persuadidos de que el egoísmo, que de todo saca partido, pretende poner ambas profesiones en pugna y frente a frente, no tanto para favorecer a una de ellas como para beneficiarse de ello»<sup>743</sup>. En un apartado anterior se ha visto también que los maquinistas fueron utilizados por la patronal en el proceso de degradación de los oficiales de puente, para socavar el papel del capitán y los oficiales<sup>744</sup>. En definitiva, la patronal se resistía con todos los medios a su alcance a embarcar el número de maquinistas

---

*Asociación General de Maquinistas Navales de Bilbao*, núm. 225, 2 de octubre de 1914 (proyecto de bases para la Federación de Asociaciones de Maquinistas Navales).

<sup>741</sup> AGACINO (1914: 321- 327). Otra fuente (ESCALAS, 1915) daba para el mismo año las siguientes cifras, que reconoce aproximadas: 800 socios en Bilbao, 150 en Gijón, 300 en Cádiz y 450 en Barcelona. En total, unos 1.700, cifra que concuerda bastante con la anterior. En esta época, en Gran Bretaña, los maquinistas tenían su propia asociación, aunque muchos eran miembros de la Amalgamated Society of Engineers. Citado por FAYLE (1933:289-290). Robles hace una vaga referencia a la existencia en 1879 de una Asociación de Maquinistas en La Habana, pero no he encontrado más noticias (ROBLES, 1993:38).

<sup>742</sup> Fundada en 1876 para defender los intereses proteccionistas del sector; la cuestión social fue un asunto secundario, tal como se desprende de la lectura de su portavoz oficial, la *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*.

<sup>743</sup> ROBLES (1993:32-38), donde se cita el artículo «Capitanes y Maquinistas» de *Revista Mecánica*, núm. 2. En DUO (2003:510) hay otra referencia, en este caso en relación con un conflicto entre la Asociación de Maquinistas Navales de Bilbao y la Asociación de Navieros de Bilbao por la contratación de unos maquinistas. En unas declaraciones, el conde de Roda acusaba a la asociación de maquinistas de creer que su empleo es más ilustrado que el de los capitanes, fomentando así el enfrentamiento entre el capitán y el primer maquinista.

<sup>744</sup> ROBLES (1993:32-38). Cita del artículo «Capitanes y Maquinistas» de la *Revista Mecánica*, núm. 2.

que establecía la ley en función de la potencia de las máquinas, el tonelaje del buque o del tipo de navegación, y embarcaban siempre que podían profesionales extranjeros en detrimento de los nacionales<sup>745</sup>. Uno de los argumentos más comunes en este debate, junto con la libertad de contratación, era el de la escasa formación de los maquinistas. La patronal mantenía que los maquinistas españoles no tenían el nivel de formación necesario para sustituir a los extranjeros:

*Es indudable que su instrucción dejan aún mucho que desear, pues la mayor parte de los maquinistas actuales poseen sus títulos por habilitación [es decir, una autorización provisional] y son todavía muy pocos los que han obtenido por exámenes hechos en los respectivos departamentos. Muchos armadores, por motivos prácticos, patrióticos o de cercanía, los han empleado pero se han visto precisados a renunciar por lo costoso en el consumo y conservación, o por las reparaciones. Nótase escasa suficiencia científica y falta de práctica. Los hay buenos, pero en corto número. Debe exigirse mejor formación y la imposición de una Reglamentación pudiera dirigirse preferentemente a exigir a aquellos todas las condiciones indispensables<sup>746</sup>.*

En una encuesta dirigida a armadores y navieros en 1886 (con nueve años en funcionamiento el Reglamento de 1877) se repetían los argumentos clásicos, siempre con la cuestión de la contratación de extranjeros como asunto subyacente:

*Faltan así mismo maquinistas españoles, que reúnan la instrucción y experiencia necesaria para el delicado cargo que se les confía en los buques. Solo pueden hallarse sin recurrir a los de otros países, maquinistas segundos y terceros. Esta falta puede atribuirse al poco desarrollo que en nuestra patria ha alcanzado la navegación por vapor; a la carencia en que nos encontramos de escuelas a propósito para formar los maquinistas, pues mientras que por un lado son insuficientes los conocimientos que se dan en las clases de mecánica de nuestros institutos, es demasiado larga y dispendiosa atendiendo el modesto porvenir de los maquinistas de buques, la carrera de ingeniero industrial y por fin a la vida penosa y escaso desenvolvimiento que nuestras leyes arancelarias permiten a la industria de construcción de máquinas, lo cual impide que se formen*

---

<sup>745</sup> ASOCIACIÓN DE NAVIEROS Y CONSIGNATARIOS DE BARCELONA (1879: 63 y 127-128).

<sup>746</sup> ASOCIACIÓN DE NAVIEROS Y CONSIGNATARIOS DE BARCELONA (1879: 127-128 y 130). Antonio de la Vega citaba una carta de la casa A. López en la que se aseguraba, en 1863, que «es preferible confiar las máquinas de vapor a un hombre ordinario que ni sepa leer, pero que sea buen operario y haya navegado mucho, a uno que conteste como un libro y carezca de esas otras cualidades» (VEGA, 2005: 149-151). Era una idea muy arraigada que al parecer se repetía a lo largo de los años, ya que casi tres décadas más tarde los maquinistas tenían que responder todavía: «Naviero puede serlo cualquier español, sepa o no leer. ¿Y hay que dejar a la voluntad de cualquier zoquete, por más que tenga dinero, el juzgar de la aptitud de un maquinista naval?» (citado en *Revista de Navegación y Comercio*, 1891, núm. 77, 1- 4).

*en los establecimientos y talleres particulares buenos maquinistas en número suficiente para las necesidades de la marina española*<sup>747</sup>.

Más adelante se verá cuál fue la respuesta de los maquinistas al problema real de la formación de estos profesionales y cómo una Real Orden de 17 de abril de 1891 aprobó el denominado «Nuevo Programa» con las materias de las que habrían de examinarse los aspirantes a Maquinistas navales para estar al día profesionalmente. El hecho de que la falta de formación fuera un argumento recurrente de la patronal no obsta para que pudiera existir un fondo de razón en el mismo. Es probable que maquinistas sin apenas experiencia en tierra y con escasa formación ocupasen plazas para las que estaban poco preparados y fuesen causa directa de accidentes, averías y otros problemas similares.

Puede afirmarse que la mayor de las batallas libradas entre los maquinistas y la patronal fue la reserva de trabajo para los maquinistas españoles y tuvo dos grandes fases. En un primer momento, el objetivo era la lucha contra el control que sobre los puestos de trabajo ejercían maquinistas extranjeros, mayoritariamente británicos, y detener su influencia<sup>748</sup>. En una segunda fase se procedió a la progresiva sustitución de los maquinistas extranjeros contratados por otros nacionales. Fue un proceso lento que se inició en 1877 y, aunque algún cronista optimista había asegurado que en unos cinco años podía completarse ese relevo, no puede considerarse finalizado hasta 1904<sup>749</sup>. El problema de los técnicos extranjeros en la Marina no era un caso excepcional. Tiene su paralelo, por ejemplo, con lo que sucedía en el mismo período con la presencia y preeminencia de ingenieros vinculados a sectores industriales controlados por grupos financieros exteriores (GARRABOU, 1982:109 y ss.). Sin embargo, los ingenieros españoles nunca tuvieron nada parecido a una reserva de trabajo como los maquinistas, y sus títulos no conferían derechos exclusivos para el ejercicio de su profesión (LUSA y ROCA, 2005:34).

---

<sup>747</sup> BC. JC 246-11. Juntas Provinciales de Agricultura, Industria y Comercio. Expediente 3. Informes y Servicios. 1886. Respuesta al cuestionario dirigido a los constructores de barcos de madera, de máquinas de vapor, armadores y comerciantes. Tercera pregunta.

<sup>748</sup> «¿Quién examina a los maquinistas extranjeros que vienen a tomar el mando de nuestras máquinas marinas? ¿Quién responde de que son mejores que los españoles? ¿Es justo que cualquier extranjero, solo por el hecho de tratar de tú al Padre Eterno y beber mucho, tenga la puerta abierta sin ninguna garantía oficial de su teoría y práctica de máquinas?», en *Revista de Navegación y Comercio*, 1891, núm. 77, 1-4.

<sup>749</sup> *Contestación al interrogatorio acerca de las consecuencias ...*, Ricart i Giralt.

El 30 de junio de 1878, la Asociación de Maquinistas Navales elevó al Ministro de Marina, una solicitud para que dejasen de concederse nuevas habilitaciones como maquinista a súbditos extranjeros. Aun aceptando que era imposible (e incluso injusto) impedir repentinamente que los extranjeros navegaran como maquinistas en las naves nacionales, no por ello debían continuar la contratación de nuevas plazas después de un año de estar en vigor el Reglamento. Proponían, además, que en las Comandancias se abriese un registro donde se anotasen los nombres y los domicilios de todos los maquinistas que en cada puerto se hallasen desembarcados, para ponerlos a disposición de armadores, consignatarios o capitanes y que estos no pudiesen alegar ignorancia sobre su disponibilidad<sup>750</sup>. Es decir, una especie de bolsa de trabajo. En el texto se aseguraba que existía un sobrante de maquinistas españoles reglamentados que podían permitir la emancipación de la tutela extranjera del mismo modo que lo había hecho la Armada<sup>751</sup>. Con el paso de los años, los maquinistas aseguraron que el mantenimiento de extranjeros ocupando plaza a bordo (y también en cargos en tierra) había tenido entre sus efectos negativos un rechazo de los jóvenes españoles hacia esta opción profesional. Tanto es así que esta posibilidad fue reconocida en el preámbulo de una Real Orden de 12 de enero de 1895:

*Cuando el Gobierno en el año 77 promulgó el Reglamento para Maquinistas Navales, cada trimestre acudía a los departamentos un sinnúmero de jóvenes ansiosos de procurarse un documento que les capacitase. Mas según tenemos entendido, hace muchísimo tiempo se acabaron los aspirantes, y por consiguiente el tribunal de exámenes no tiene apenas por qué reunirse, debido ello a la imposibilidad de poder hacer uso del nombramiento que acredita la idoneidad que muchos poseen<sup>752</sup>.*

El poder de los maquinistas extranjeros era considerable, ligado al del capital inglés que controlaba gran parte del negocio marítimo mundial en sectores como la construcción naval y los seguros. Según informaba el ingeniero de la Armada y brigadier Hilario Nava, en un documento de 20 de julio de 1863 sobre los maquinistas embarcados en buques mercantes de

---

<sup>750</sup> *Revista Marítima*, núm. 17, 12 de junio de 1878. Por ejemplo, en esa misma revista, en el volumen IV y en un número correspondiente 20 de mayo de 1881, se publicaba una nota de la Comandancia de Marina de Bilbao invitando a los maquinistas examinados o habilitados con arreglo al reglamento de 1877 y que se encontrasen desembarcados, para que se presentasen en dicha dependencia con sus títulos para ser informados de qué buques necesitaban de sus servicios.

<sup>751</sup> Otro de los argumentos para la eliminación de los extranjeros era la posibilidad de una situación de guerra, ya que estos extranjeros, «en caso de guerra con la nación a que pertenecen, son motivo de desconfianza y ellos, si son honrados, están en una situación embarazosa». Véase RICART (1883: 121-124).

<sup>752</sup> «Fallo a la demanda de los maquinistas del vapor *León XIII*», en *El Fomento de la Marina*, 17 de mayo de 1883, 234-235.

las Matrículas de Cádiz, Sevilla, Barcelona y Alicante (incluida la compañía A. López y López), de un total de 124 profesionales, 25 eran españoles (20 por ciento) y 99 eran extranjeros (80 por ciento). En la Armada las proporciones eran de 46,39 por ciento de españoles y el resto extranjeros<sup>753</sup>. Incluso una vez sustituidos a bordo por profesionales españoles, continuaban teniendo una gran influencia en tierra como inspectores de las compañías<sup>754</sup>. La principal naviera española, la Compañía Trasatlántica, mantenía tan tarde como en 1897 un inspector de máquinas británico, Thomas Coleman<sup>755</sup>. En sus quejas, los maquinistas no se andaban con medias tintas:

*Los inspectores ingleses, pues franceses no hay uno en España, que sepamos, que representan a las casas y Compañías navieras, siempre protegerán los intereses de su nación, humillan nuestra nacionalidad en todas ocasiones, despreciarán los servicios de los maquinistas navales españoles, y darán preferencia a sus paniaguados compatriotas; por más que ello sea injusto, subleve la dignidad nacional y sea usurpación al derecho que concede el examen hecho en el idioma patrio ante tribunal nombrado por el gobierno.*

Se hablaba de represalias a maquinistas españoles, a quienes se les cerraba las puertas en talleres donde dominaban inspectores ingleses, pero se carece de detalles significativos, apenas insinuaciones a compañías que navegaban bajo el pabellón nacional o un puerto donde radicaba el «centro de influencia inglesa» en referencia implícita a Bilbao, puerto donde la presencia de capital británico aumentaba día a día<sup>756</sup>. Había compañías de bandera española, pero de capital británico, en las cuales se conseguía no embarcar a ningún maquinista español<sup>757</sup>. Bajo pabellón español estas navieras se beneficiaban así del importante tráfico de cabotaje, y también del tráfico con las colonias españolas de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, un servicio reservado a buques españoles desde que se consideró cabotaje en virtud de las leyes de 24 de junio y 26 de julio de 1882<sup>758</sup>. Un ejemplo de lo que podría ser una práctica común se encuentra en el caso del vapor *Colón*, de Roca y Compañía de Barcelona, que se hallaba en

---

<sup>753</sup> Informe del oficial naval Hilario Nava, de 20 de Julio de 1863, citado en VEGA (2009:151).

<sup>754</sup> En las compañías existían capitanes inspectores y maquinistas inspectores (llamados comúnmente «maestros»), encargados del control de la flota en casos de compras, averías, etcétera. Era el máximo empleo que podía obtener uno de esos profesionales una vez retirado de la navegación.

<sup>755</sup> VÁZQUEZ (1897: 129-131).

<sup>756</sup> *Revista Marítima*, núm. 21, 20 de julio de 1878. En el texto se dice que las compañías de vapores con influencia obtenían la derogación rápida del Decreto de 5 de abril de 1878 («los ingleses mecánicos están de enhorabuena después que alcanzaron la derogación del decreto»).

<sup>757</sup> En concreto las compañías Mac-Andrews, Serra y Calsina y Olano, y Larrinaga y Cia. Citado por Ricart en *Comentarios al Interrogatorio* ..... En Barcelona funcionaba desde 1852 la Línea de Vapores Tintoré, conocida también como la Hispano-Inglesa, que probablemente funcionaba de la misma forma.

<sup>758</sup> VALDALISO (2007:94-121).

Glasgow. Embarcaba un primer maquinista inglés cuando se presentó al cónsul español un maquinista español exigiendo el cumplimiento de la ley y la sustitución del extranjero. El capitán del buque, siguiendo órdenes de la casa armadora residente en Londres, se negó a hacer la contrata. El cónsul hizo constar que no despacharía el buque con un maquinista inglés mientras hubiera uno español disponible, mas se ha insinuado que el diplomático recibió órdenes desde el Ministerio de Marina y tuvo que despachar el buque. El vapor *Colón* llegó con el maquinista inglés y el hecho fue denunciado al Comandante de Marina de Ferrol, y se anunció que al llegar a Cartagena, puerto de destino, también sería denunciado por el colectivo de maquinistas<sup>759</sup>. Otro caso fue expuesto en abril de 1880 por Martín Rey, uno de los ponentes de la *Información*<sup>760</sup>. Citando un artículo publicado en el diario *El Popular*, hizo público que el 23 de enero de 1880 la Comandancia Militar de Marina de Barcelona prohibió la salida para Marsella del vapor *Santiago*, por llevar dos aparentes segundos maquinistas, y no un primero, como era preceptivo:

*En realidad, los armadores ocultaban que llevaban embarcado con cargo de primero un maquinista francés. El día 24 aparecía un anuncio pidiendo un primer maquinista; acudieron dos al llamamiento, y al uno se le contestó que esperarían hasta última hora, pues estaban satisfechos del ingeniero francés, y al otro le exigieron 50.000 duros. Los armadores son los hermanos Nicolau, conocidos proteccionistas, y de aquí el escándalo*<sup>761</sup>.

El control del cumplimiento de la normativa vigente quedaba en manos de las autoridades de Marina, pero había muchas irregularidades y veladamente se les acusaba de tibieza ante los navieros<sup>762</sup>. El proceso de sustitución de extranjeros por nacionales puede ser documentado a partir de noticias periodísticas y de la sucesión de decretos y órdenes, que muestra la

---

<sup>759</sup> *Revista General de la Marina Militar y Mercante Española*, núm. 59, 10 de mayo de febrero de 1895: «Al señor ministro de Marina». Dicho artículo sin firma dice reproducir una nota del *Correo Naval y Mercantil* que informa sobre un hecho acaecido recientemente.

<sup>760</sup> *Información sobre las consecuencias...*, Tomo III. *Industrias lanera y naviera. Discusión y aprobación de los dictámenes*. Información Oral, XI sesión, celebrada el 21 de abril de 1880. Intervención del Sr. Martín Rey, 604.

<sup>761</sup> En 1876, uno de los hermanos, Federico, fue fundador de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona, la cual presidió durante años; Federico fue uno de los personajes más influyentes de la patronal naviera (RODRIGO, 2000:244-246). No era la primera ocasión en que se denunciaba esta hipocresía. En un artículo donde no se le cita por el nombre, queda sin embargo definido muy acabadamente como «diputado proteccionista de la marina y la industria catalanas, contra las políticas gubernamentales de libre cambio [quien] tenía en uno de sus barcos un jefe de máquinas extranjero, sin la correspondiente titularidad en su país y sin el tiempo de embarque necesarios en buque español, para la habilitación que poseía». Véase ROBLES (1993:32-38). Cita el artículo «Capitanes y Maquinistas», en *Revista Mecánica*, núm. 2.

<sup>762</sup> Véase, por ejemplo, *Revista Marítima*, núm. 25, 1 de septiembre de 1878, o «Los maquinistas de la Marina» en *El Fomento de la Marina*, 16 de febrero de 1883. Cita un artículo de *El Eco del Litoral* no identificado. En una nota posterior firmada por la Asociación de Maquinistas Navales se señalaba directamente a las capitanías de Barcelona y Cádiz.



existencia de un problema recurrente hasta casi el final del siglo XIX. No tengo datos de otras compañías, pero para el caso de la Compañía Trasatlántica se decía que había pasado de tener en 1878 un 65 por ciento de maquinistas españoles, a un 80 por ciento en 1881<sup>763</sup>. En 1887 se produjo un cierto retroceso, con la promulgación de la Real Orden de 16 de diciembre que determinaba, entre otras cosas, que los jefes de máquinas serían de libre elección de las casas armadoras, independientemente de su nacionalidad, y cualquiera que fuese el tonelaje y navegación. Todos los demás maquinistas debían ser nacionales, aunque respetando las habilitaciones hechas a favor de extranjeros con anterioridad a esa fecha. La Junta de la Marina Mercante, órgano consultivo del Ministerio de Marina, reunida en abril de 1893, dispuso nuevamente que los buques españoles pudiesen habilitarse con maquinistas extranjeros<sup>764</sup>. Pero poco después, la Real Orden de 12 de enero de 1895 daba un bandazo en la dirección contraria e intentaba forzar el proceso de eliminación de extranjeros en las plazas de maquinistas (exceptuando a la Compañía Trasatlántica, ya que el contrato que esta compañía tenía suscrito con el Estado no la obligaba a embarcar españoles, pudiendo hacerlo de la nacionalidad que creyese oportuno). Como decía el preámbulo de dicha orden:

*No es aún, ni con mucho, suficiente para las atenciones de la navegación, el número de maquinistas navales nacionales; quizá esta falta se deba a que, no ofreciendo la carrera gran porvenir por la concurrencia que hacen los extranjeros, muchos jóvenes se retraen y se dedican a otras profesiones que con menos peligros y trabajos ofrecen mejores horizontes. Comprendiéndolo así el ministro que suscribe, dio las disposiciones necesarias para imposibilitar esa ruinosa competencia en lo que se refería a los maquinistas Jefes de guardia en las máquinas; pero esto no era bastante, y para conseguir el fin propuesto se hacía necesario extender lo legislado hasta que comprendiese a los Jefes de Máquinas. Ampliados los estudios según el programa de 1891, recomendado como ya lo fue el mayor rigor en los exámenes, erigida en sistema la no concesión de segundo examen a ninguno reprobado antes del plazo reglamentario, los títulos que expide el Estado están rodeados de todas las garantías y prestigios que pueden desear los dueños de los buques el confiar las máquinas a los maquinistas navales españoles.*

La norma preveía y detallaba los casos en que los maquinistas españoles tenían preferencia a los extranjeros para embarcar como primeros maquinistas, y cómo debían homologarse los períodos de embarque en función del tipo de máquina. También preveía que los contratos suscritos con maquinistas extranjeros con anterioridad a la entrada en vigor de la disposición

---

<sup>763</sup> «Sobre los maquinistas navales», en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 58, 10 de junio de 1891.

<sup>764</sup> *Revista de Navegación y Comercio*, núms. 116 y 117, 15 y 30 de abril de 1893, respectivamente.

debían ser respetados, pero no podían ser renovados o prorrogados más que en el caso de que no hubiese maquinistas navales españoles desembarcados que reuniesen las condiciones necesarias para ser jefes de máquinas; aun así, las prórrogas no podían ser mayores de un año. Los embarques de extranjeros tendrían de este modo siempre un carácter interino. En el texto una referencia llama la atención, ya que señala explícitamente que cuando un dueño o capitán desembarcase un maquinista de cualquier clase y nacionalidad por «poco sobrio, mala conducta o falta de idoneidad», debía pasar aviso a la autoridad de Marina o al consulado, con el objeto de que estas autoridades pudiesen prevenir en el futuro a los dueños y capitanes en el caso de nuevo embarco. La autoridad se arrogaba, explícitamente, el derecho de señalar con un informe negativo a un candidato a ocupar plaza de maquinista, aunque las citadas autoridades estaban obligadas a oír al maquinista despedido en presencia de su capitán. Es decir, que la comandancia de Marina correspondiente intervenía en dicho conflicto como mediadora, pero a la vez intervenía en la contratación informando al nuevo contratante sobre la idoneidad del candidato para ocupar la plaza. En todo caso, esta disposición fue de difícil aplicación y tuvo que ser anulada por una Orden de mayo de 1895.

La carencia de personal cualificado quedaba patente, también, en el llamamiento que la Armada hizo a los maquinistas navales mercantes para que sirvieran en los nuevos buques que se destinaban a la campaña de la isla de Cuba. Se pedía un número ilimitado de candidatos, y se ofrecía un contrato de dos años con el mismo sueldo de que gozaban los primeros maquinistas de la Armada. En la nota se decía que se exigía solo un certificado de que se había navegado, durante tres años, en buques mercantes «con aprovechamiento»<sup>765</sup>.

El proceso hasta la total reserva de las plazas de maquinistas para españoles puede seguirse en una aparentemente interminable sucesión de normas en las cuales las posiciones parecen avanzar o retroceder, para confusión de navieros, trabajadores e incluso legisladores. Órdenes y contraórdenes que culminaron finalmente con la Real Orden de 21 de mayo de 1904, que establecía en su artículo 1.º que en lo sucesivo todos los maquinistas de los buques nacionales, sin excepción alguna, habían de ser españoles. Si en algún momento dado no pudiese cumplimentarse esta disposición, por no haber en el puerto de armamento maquinista españoles, podrían admitirse extranjeros de los que hubiere en el puerto, pero solamente para aquel viaje o por el tiempo imprescindible hasta encontrar españoles, sin que nunca pudiera

---

<sup>765</sup> *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 167, 15 de octubre de 1895, 774. Ver también BUADES (2001).

exceder aquel de cuatro meses. Entre la promulgación del Decreto de 1877 y el portazo definitivo a los maquinistas extranjeros pasaron 27 años.

Quedó por resolver otro conflicto menor, que se prolongó más allá del período estudiado y entroncó con la introducción del motor de explosión interna. Se trata del conflicto planteado por la competencia de los fogoneros habilitados en cabotaje y en navegación fluvial y portuaria, una clase creada por una Real Orden de 15 de julio de 1900. En un primer momento se limitaban a pesca y ríos, pero luego se les encuentra embarcados en líneas de cabotaje de forma irregular, ocupando plazas que según los maquinistas les correspondían a ellos por formación y responsabilidad. Fue un conflicto similar al que mantuvieron los pilotos con los patrones de cabotaje.

### **3.6.4 Obreros de la mar: los subalternos de cubierta y de máquinas**

Resulta interesante comprobar que cuando se habla de movimiento obrero casi siempre se encuentran unidos marineros y fogoneros en un mismo sindicato<sup>766</sup>. El hecho mismo de que ambos mundos, separados durante años por barreras psicológicas, actuaran como un solo grupo en defensa de intereses comunes resulta muy significativo. Y también lo es el hecho de que desaparezcan las denominaciones tradicionales de marinos, gente de mar o mareantes sustituidas por la de «obreros del mar», lo que delata que los trabajadores de cubierta habían renunciado a su denominación tradicional, unas palabras que probablemente ya no tenían en los vapores el mismo sentido y valor que habían tenido en los buques de vela. En cualquier caso la confusión entre subalternos de cubierta y de máquinas impide detectar los matices ideológicos particulares de cada grupo, pero a la vez demuestra un cambio de actitud entre dos grupos que han superado sus diferencias iniciales y han adquirido conciencia de clase frente a la explotación. La que probablemente sea la primera organización importante en estas

---

<sup>766</sup> Según BRUJIN (2005:12), Australia reclamaba el honor de tener las organizaciones sindicales de marinos más antiguas. La primera se fundó en Melbourne en 1872, consolidada en 1876 con la fundación de la Federated Seamen's Union of Australasia, que incluía trabajadores de Nueva Zelanda. En Europa, en Amberes funcionó durante un corto período un sindicato de fogoneros fundado en 1882, seguido por otros en Helsingborg y Gotemburgo, en 1884. La Nacional Seamen's and Firemen's Union of Great Britain and Ireland fue fundada en 1887. Otros sindicatos se fundaron Alemania y Dinamarca (1897) y Suecia (1902). Fuera de Europa, la primera unión similar se fundó en Estados Unidos en 1899. En Francia, los primeros fueron en Burdeos en 1877 y en Marsella en 1878 (VIAUD, 2005:25).

categorías, la Asociación de Obreros Marineros y Similares de Barcelona, fundada en 1901 en la capital barcelonesa, utilizaba ya este nuevo lenguaje para autodefinirse<sup>767</sup>. Y en los estatutos de otro sindicato del sector marítimo, en este caso en el ramo de Fonda, se especificaba claramente que para ingresar en el mismo se requería «ser obrero, esto es, vivir de un jornal o salario fijo o eventual»<sup>768</sup>. Definitivamente, cuando el 5 de julio de 1902 se reunieron en Barcelona los representantes de diferentes asociaciones de trabajadores, lo hicieron bajo el título clarificador de «Congreso de Obreros del Mar»<sup>769</sup>.

En España, los obreros marítimos formaban un grupo que no ha dejado mucho rastro, de manera que resulta difícil caracterizarlos, más allá de que se trata siempre de trabajadores sin apenas formación, con una fuerte componente de trabajo físico muy vinculado al manejo de máquinas, tanto propulsoras como grúas, molinetes, generadores, etcétera. En cuanto al proceso de formación del movimiento obrero en estas categorías, los datos son escasos y confusos. Sin ánimo de exhaustividad y centrándome en el ámbito catalán, el desarrollo podría ser el siguiente:

Un primer antecedente se encuentra en un listado de las asociaciones obreras existente en el puerto de Barcelona en el año 1911, en el cual aparece un «Centro de Socorros Mutuos y Protección al trabajo entre maquinistas y fogoneros» junto con la fecha 14 de marzo 1887, pero ignoro si corresponde a su momento de fundación, y en cualquier caso su existencia no ha podido ser contrastada por otras fuentes<sup>770</sup>. Probablemente la primera organización importante fue la Asociación de Obreros Marineros y Similares de Barcelona, fundada en 1901 en Barcelona<sup>771</sup>. A principios de 1904 tenía unos 400 socios del total de los 1.000 hombres que componían este ramo en Barcelona. Esta sociedad estaba federada con otras dos (la de fogoneros y la de fonda), pero algún tiempo después de la huelga no solo causó baja de

---

<sup>767</sup> AHGCB. Registro de Asociaciones. Expediente 3.041, de 14 de diciembre de 1901.

<sup>768</sup> *Estatutos del Sindicato Obrero del Ramo de Fonda Marítima*. Archivo Histórico del Gobierno Civil de Barcelona. Libro de Registro de Asociaciones núm. 2, registro 3.619. 1902.

<sup>769</sup> *Vida Marítima*, núm. 19, 10 de julio de 1902, 18. Al Congreso asistieron representantes de muchos puertos españoles, y entre los temas tratados estaba la discusión de un proyecto de estatutos para la constitución de una Federación, bases unificadoras de las condiciones de trabajo, y cuestiones relativas a la alimentación y salario de los obreros a bordo y en tierra. Por desgracia, no dispongo por ahora de más información sobre este evento. En este momento en Cataluña se registran dos asociaciones obreras, ambas con el mismo domicilio en la calle Mayor, 69, en la Barceloneta: la Sociedad de Fogoneros Marítimos y Terrestres La Razón, y la Asociación de Obreros Marineros y Similares (AHCOCINB, caja 88, expediente 9. «Gobierno Civil de Barcelona. Relación de sociedades obreras existentes en esta provincia», con fecha 11 de febrero de 1902).

<sup>770</sup> RAHOLA (1911).

<sup>771</sup> AHGCB. Registro de Asociaciones. Expediente 3.041, de 14 de diciembre de 1901.

la federación sino que quedaron solo 150 asociados. El salario medio de un marinero era de 70 pesetas más la manutención. Miguel Sastre, estimaba que entre la marinería de Barcelona había unos 60 niños, algunos de hasta 10 años. A estos se acostumbraba a darles unas 35 pesetas y la manutención (SASTRE, 1905).

La Asociación de Obreros Marineros y Similares convivía en el tiempo con la sociedad Fogoneros Marítimos y Terrestres La Razón, de la cual desconozco el momento de su creación, aunque sí sé que a principios de 1904 tenía 1.223 individuos asociados en Barcelona, cuyo promedio de sueldo era de 90 pesetas mensuales más la manutención (SASTRE, 1905). Según Sastre también, esta sociedad publicaba un periódico: *El Obrero Naval*. Es significativo sin embargo que ambas entidades compartieran domicilio en el barrio barcelonés de la Barceloneta. Es decir, que las dos clases de obreros marítimos subalternos tenían agrupaciones diferenciadas que compartían sede<sup>772</sup>. No hay más referencias a sindicatos hasta que en 1912 se constituyó, también en Barcelona, el que sería probablemente el sindicato más potente y activo en este período: La Naval, Sociedad de Obreros Fogoneros y Marineros de Barcelona, con domicilio en Barcelona, calle del Mar, 44, 2.º 1.<sup>a</sup><sup>773</sup>. Aunque en principio de ámbito barcelonés, estaba abierta a los obreros del resto de España. En sus estatutos citaban como principio de actuación el lema «Todos para uno, uno para todos». Los objetivos explícitos eran mejorar su condición moral y su emancipación económica y social, y para ello se marcaban cuatro caminos: procurar salarios suficientes, impedir que los socios fueran ofendidos en su dignidad o maltratados por sus patronos y jefes, interesarse por su colocación y auxiliar a los socios<sup>774</sup>.

En Barcelona se fundó en 1914 la Federación de Obreros de la Navegación y el Transporte de España, con domicilio en el mismo local que La Naval<sup>775</sup>. Esta organización representa en mi opinión un salto adelante en la organización del movimiento obrero marítimo español en diferentes sentidos. En primer lugar, significa la estructuración de un sindicato de industria o

---

<sup>772</sup> AHCOCINB, caja 88, expediente 9. «Relación de sociedades obreras existentes en esta provincia», con fecha 11 de febrero de 1902». En el listado citado en el libro de Rahola en 1911 aparece «La Razón, Sociedad de obreros fogoneros, marineros y similares», junto con una indicación de fecha (25 de mayo de 1907) cuyo significado desconozco y que interpreto que es el mismo sindicato, pese a la confusión en el nombre.

<sup>773</sup> AHGCB. Registro de Asociaciones, libro 4. Expediente 7.281, de 9 de octubre de 1912. Este sindicato desapareció durante las turbulencias del período 1919-1923, para resurgir y reorganizarse en abril de 1929. Véase Río (2002:81).

<sup>774</sup> *La Naval. Sociedad de Obreros Fogoneros y Marineros de Barcelona. Reglamento.*

<sup>775</sup> Inscrita en el tomo 4.º, folio 251, núm. 7.815, del Registro de Gobierno Civil de Barcelona (datos extraídos de su Reglamento).

ramo frente a las sociedades de oficio tradicionales. No era todavía un sindicato único pero iba en esa dirección. Entre sus objetivos, según declaraba, estaba congregarse en su seno a las asociaciones obreras del ramo «uniendo en una sola familia a todos los tripulantes de los buques y personal dedicado al transporte terrestre y marítimo». En segundo lugar, en sus estatutos se aconsejaba a las secciones el ingreso en la Unión General de Trabajadores, entrando así en una dinámica de colaboración con sindicatos generales que rompía el ámbito limitado de lo marítimo<sup>776</sup>. En tercer lugar, se definían claramente los medios que había que utilizar para conseguir los objetivos: regularizar las condiciones del trabajo a bordo de modo que garantizaran el descanso a los obreros; reglamentar la alimentación a fin de que fuese «esmerada, abundante y nutritiva»; aumentar los salarios unificando, además, las condiciones del mismo en todos y cada uno de los servicios marítimos y terrestres; impedir que los subalternos fuesen maltratados; procurar colocación sin intervención de embarcadores, corredores o agentes de colocación; obligar al cumplimiento de la ley de accidentes y ampliar dicha ley considerando como obreros a los trabajadores intelectuales; y socorrer a los federados. Son todas propuestas que reflejan cuáles eran las principales preocupaciones del colectivo.

Es posible saber cómo quedaba distribuido el movimiento obrero en la marina española, en cuanto a clases subalternas, en 1914, en vísperas de la Gran Guerra<sup>777</sup>. La fuente, fiable pese a las inevitables imprecisiones, es la lista que ofrece Eugenio Agacino, publicada en el verano de 1914 y que recoge la existencia de 12 sociedades de marineros y fogoneros, con un total de 26.833 afiliados. Sin embargo, resulta imposible ir más allá. Excepto las «asociaciones obreras» del personal de la Compañía Trasatlántica, de cubierta por un lado y de máquinas por otro (que frente a las asociaciones obreras más militantes buscaban el control de los trabajadores mediante diversos mecanismos controlados directamente por la empresa), el resto de nombres apenas aportan pistas sobre su carácter, y resulta imposible saber si agrupaban marinos mercantes o pescadores, por ejemplo<sup>778</sup>.

---

<sup>776</sup> El Sindicato General de los Ferrocarriles de España había ingresado en la UGT en julio de 1899 (PLAZA, 2006:19).

<sup>777</sup> Más tarde, en 1916, se creó un nuevo sindicato que agrupaba al personal de máquinas y cubierta: la Sociedad Obrera la Aurora del Marino. Fundada por Ventura Morales, esta asociación fue acusada en numerosas ocasiones de amarillismo. Morales formó parte de la Junta Consultiva de Navegación y se alineaba generalmente con la patronal (véase GARCÍA, 2007:72).

<sup>778</sup> En otro listado (RODRÍGUEZ, 1915:18-19) aparecían 46 asociaciones bajo el epígrafe de «Sociedades de marineros y fogoneros constituidas legalmente», pero se mezclaban de forma mayoritaria asociaciones de pescadores con otras en las que podrían incluirse pescadores y subalternos de la Marina mercante.

**Tabla 29: Asociaciones obreras marítimas (1914)**

<b>NOMBRE</b>	<b>SOCIOS</b>
Asociación Obrera del Personal de Cubierta de la Cia. Trasatlántica	380
Asociación Obrera del Personal de Máquinas de la Cia. Trasatlántica	691
El Progreso (Puerto de la Luz, Gran Canaria)	706
La Marítima Terrestre (Palma de Mallorca)	923
La Precisa (Garrucha, Almería)	930
La Verdad (Málaga)	1.140
Marineros y Fogoneros (Ferrol)	1.321
La Razón (Santander)	2.847
La Razón (Valencia, con sucursales en Sagunto y otros)	3.085
La Unión Marítima (Gijón, con sucursales en Villagarcía y otros)	4.089
La Unión Marítima (Bilbao)	4.721
La Naval, Barcelona (con sucursales en Alicante, Cádiz, Huelva, Puebla del Caramiñal, Coruña, Ría de Arosa y Sevilla)	6.000
<b>Total de marineros y fogoneros asociados</b>	<b>26.833</b>

**Fuente:** AGACINO (1914: 321-327).

Un conflicto laboral planteado en 1904 que se comentará con más detalle más adelante permite saber cuáles eran las reivindicaciones de las clases subalternas de cubierta y de máquinas en buques de vapor, así como en los buques de vela (ya residuales) dedicados al cabotaje. La fuente es un impreso titulado *Bases de Regulación de Trabajo y salarios para buques trasatlánticos y de cabotaje. Redactadas en Alicante, agosto de 1903*. El documento consultado lleva tres sellos: Sociedad de Fogoneros Marítimos y Terrestres de Barcelona; Asociación de Obreros Marineros y Similares de Barcelona; Sociedad de Fonda Marítima de Barcelona<sup>779</sup>. La acción colectiva de estas tres sociedades habla de una clara conciencia de clase y de un primer intento de crear un frente común de las clases «bajas» en sus reivindicaciones<sup>780</sup>. En el documento se mezclan temas como los horarios de trabajo o la alimentación que debía darse a los oficiales. Se contemplaban tanto navegaciones de altura como de cabotaje, así como veleros. Resumiré los puntos más importantes:

<sup>779</sup> AHCOCINB, caja 88, expediente 10.

<sup>780</sup> La propuesta obrera era exhaustiva: «En estas bases está reglamentada la jornada de trabajo tanto en el puerto como en el mar, también está reglamentado el salario y hasta la alimentación, con una minuciosidad digna de un consumado maitre de hotel», en RICART (1903e: 706).

Se reivindicaba una estricta organización de la jornada laboral, separando el trabajo en navegación del que se realizaba en puerto, estableciendo un horario diario en función de las plazas y funciones a bordo y unos períodos mínimos de descanso. El trabajo fuera del horario se consideraba hora extras y los domingos no se trabajaba en puerto, excepto en caso de salida. También se pedía la separación de los trabajos propios del buque de los de estiba; y que los marineros no efectuaran en los puertos trabajo alguno de carga y descarga en ninguna clase de buques. Por primera vez, hasta donde yo sé, aparece claramente la demanda de vacaciones. Al año de permanencia en un buque, todo tripulante tendría derecho a disfrutar de un permiso de 15 días, sin perder el sueldo ni la categoría, obligándose los demás compañeros a hacer su trabajo. Este permiso debería ser por turnos y según lo exija el servicio o itinerario del buque, y extensivo a los tres gremios: fonda, máquina y cubierta. En todo barco debía haber un sereno dedicado exclusivamente a la vigilancia del mismo en puerto, con lo que se facilitaría que los hombres dispusiesen de tiempo libre. En cuanto a la alimentación, y para evitar malas prácticas, no debía permitirse que se ocupasen de la fonda por cuenta propia ni los mayordomos ni los capitanes. Las cantidades debían incrementarse en 25 céntimos de peseta diariamente por cada tripulante e incluso se adjuntaba una propuesta de menú.

Otra de las demandas era la supresión de los embarcadores, una figura que en el ámbito anglosajón era muy importante pero que, por las evidencias disponibles, en España tenía un papel menor. En cualquier caso, se pedía que «desaparezca la explotación que los embarcadores ejercen con el embarque de los obreros, negocio neroniano y repulsivo que merma notablemente el sueldo de los operarios». Los armadores debían cubrir las plazas vacantes a bordo con miembros de las sociedades firmantes de las Bases, «las cuales procurarán servirles buen personal». Esta presión para forzar el embarque de marinos sindicados era presente también en Gran Bretaña (DIXON, 1981). Finalmente, se hacía una propuesta concreta de salarios mensuales.



**Tabla 30. Propuesta de salarios según organizaciones obreras (1903)**

CATEGORÍA	VAPOR ALTURA	VAPOR CABOTAJE	VELEROS
Caldereteros	110	100	-
Engrasadores	110	100	-
Fogoneros	100	90	-
Paleros	90	80	-
Primer contraмаestre	150	125	125
Segundo contraмаestre	125	-	-
Tercer contraмаestre	110	-	-
Carpinteros	110	100	100
Compañeros	95	90	75
Mozos	85	80	65
Grumetes	70	-	-
Pajes	50	-	-
Mayordomo	200	150	-
Primer cocinero	175	125	-
Segundo cocinero	110	-	-
Marmitón	50	40	-
Dispensero	90	-	-
Panadero	110	-	-
Camarero primero	70	60	-
Camarero segundo	60	50	-
Camarero tercero	50	-	-

**Fuente:** AHCOCINB. Caja 88, expediente 10. *Bases de Regulación de Trabajo y salarios para buques trasatlánticos y de cabotaje. Redactadas en Alicante, agosto de 1903.*

El personal de fonda se regía por normas distintas a las de la gente embarcada. No es fácil encontrar información de las asociaciones que defendían los intereses de estas categorías, ya que no se relacionaban con las otras organizaciones obreras del sector porque a estos trabajadores no se les consideraba propiamente marítimos. A principios de 1904, la principal asociación era la Sociedad de Fonda Marítima de Barcelona. Formaban esta sección 1.100 obreros, de los cuales 700 pertenecían propiamente a la sociedad central en Barcelona, y el resto a las sucursales de Valencia, Sevilla y Málaga, y a la sociedad Unión Cantábrica de Santander. Estaba federada con la Sociedad de Fogoneros Marítimos y Terrestres de Barcelona y con la Asociación de Obreros Marineros, y a la vez adherida a la Unión General de Trabajadores. De los 1.100 individuos citados, unos 390 era cocineros, unos 110 eran

ayudantes de cocina y los 600 restantes ejercían como camareros. Los primeros cobraban por término medio un salario de 100 pesetas mensuales y 50 pesetas cobraban los ayudantes y los camareros. La sociedad publicaba un boletín quincenal titulado *La Razón* (SASTRE, 1905).

Agacino citaba en 1914 un sindicato de trabajadores de la Compañía Trasatlántica, La Cocina Marítima, con 346 individuos afiliados en aquel momento<sup>781</sup>, pero se sabe de la existencia de otras entidades, como el Sindicato Obrero del Ramo de Fonda Marítima de Barcelona y la Asociación Obrera Especial del personal de fonda de los buques de la Línea Pinillos<sup>782</sup>. No fue hasta 1925 cuando este grupo laboral dispuso de un *Reglamento del trabajo a bordo del personal de fonda embarcado*, aprobado por Real Orden de 13 de noviembre de aquel año, que en cualquier caso para sus aspectos generales se regía por el general de trabajo a bordo de 14 de julio de 1922<sup>783</sup>.

### 3.6.5 Movilizaciones obreras en la Marina mercante

Una de las consecuencias directas de los cambios en la composición de las tripulaciones y de la ruptura de los esquemas de relaciones tradicionales fue la aparición de conflictos abiertos y públicos en la Marina mercante. Se trata de un fenómeno internacional, que se desarrolló a ritmos diferentes en cada país pero bajo esquemas muy parecidos<sup>784</sup>. En un texto de 1891 se sorprendía un autor anónimo ante «los incidentes de la tremenda lucha ya entablada entre el capital y el trabajo en la industria de los transportes marítimos y cuyas consecuencias para el

---

<sup>781</sup> AGACINO (1914: 321-327). Esta sociedad obrera agrupaba a los cocineros, reposteros, gambuceros, panaderos, ayudantes de cocina, carniceros y marmitones de los buques de esta compañía, que disponía de los más lujosos buques de pasaje de la marina española. Sobre esta asociación véase *Estatutos de La Cocina Marítima. Asociación del personal de cocinas de la Compañía Trasatlántica*. Reglamento de 27 de Julio de 1908, presentado ante el Gobierno Civil de Cádiz. MMB, Fondo Cia. Trasatlántica, CT 1.1.3/11.

<sup>782</sup> AHGCB. *Libro de Registro de Asociaciones* núm. 4, registro 3.619 (1902) y registro 9.290 (1918) respectivamente.

<sup>783</sup> Véase Ministerio de Marina. Dirección General de Navegación. Junta Consultiva. *Nota de los asuntos que figuran en el Orden del día de esta Junta Consultiva para su convocatoria de 11 de Mayo de 1925*. s/f, s/l. punto V. Moción del vocal Sr. [Emilio] Llorens en la Junta Consultiva relativa a que el personal de Fonda embarcado se incluya en los preceptos generales que determinan el Reglamento de Trabajo a bordo en los buques mercantes, aprobado por Real Decreto de 14 de julio de 1922. Textualmente: «Forzoso es reconocer lo muy sufrido que es ese personal, ya que impasiblemente ha soportado estar incluido en un régimen de verdadera excepción si se le relaciona con los que con él navegan y están reglamentados».

<sup>784</sup> Gelina Harlafis recogía una cita de Siegfried Hecksner que, aunque referida a la década de 1920, me parece muy significativa: «*Who can be surprised by the fact that the rooms of the firemen and stewards on the large luxury liners are breeding ground for desperate anarchic and bolshevik ideas!*» (HARLAFIS, 1995:217).

mundo mercantil han de ser de grandísima trascendencia»<sup>785</sup>. Naturalmente existieron anteriormente otros conflictos en España que se resolvían por cauces pacíficos y no terminaban en enfrentamientos abiertos<sup>786</sup>. Pero ahora, con tradiciones de siglos descomponiéndose, con el cuestionamiento del «orden natural en los buques», la presión subía y se desencadenaban los conflictos latentes. Con intención de ilustrar este nuevo escenario y sin ánimo de exhaustividad, analizaré el fenómeno de las primeras huelgas marítimas en España.

Conviene plantear antes algunas consideraciones generales. Para empezar, las primeras movilizaciones en la Marina mercante española aparecieron, en su forma moderna, con el cambio de siglo. Tal hipótesis se apoya no solo en la documentación consultada sino en las afirmaciones de una institución tan solvente como es la Liga Marítima Española. Constituida en 1900, agrupaba diferentes intereses bajo la idea de recuperar el poder naval y marítimo del pasado, a través del apoyo estatal a la Marina, y del hermanamiento entre la Marina mercante y la de guerra. En años precedentes se habían constituido instituciones similares en otras naciones, todas con un carácter similar en apoyo de sus respectivas marinas mercantes, pero sobre todo militares: Reino Unido (1894), Alemania (1898) y Francia, Italia y Bélgica (1899). Tuvo un papel fundamental en el desarrollo de la legislación proteccionista de principios del siglo XX. Como señalaba Martín Rodrigo, la capacidad de la Liga por ofrecer un único discurso de cara a la opinión pública y a los poderes ejecutivo y legislativo, así como para conseguir convertirse en una verdadera casa común para diferentes sectores empresariales, ayuda a explicar las ulteriores conquistas de la Liga Marítima, especialmente la Ley de la Escuadra de 1908 y la Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909<sup>787</sup>. Además, la Liga se atribuía un papel de mediador para facilitar el entendimiento entre los diferentes agentes sociales, incluidos los conflictos puramente laborales<sup>788</sup>. Así debe creerse la siguiente afirmación:

---

<sup>785</sup> *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 48, 28 de febrero de 1891, 9.

<sup>786</sup> Sin ir más lejos, GUTIÉRREZ (1996:357), en un estudio sobre la conflictividad laboral entre 1881 y 1888, mencionaba dos huelgas de marinos, aunque sin dar más detalles. Sin duda existieron paros y protestas localizados, pero sin alcanzar la trascendencia que tenían en otros sectores. Faltan datos locales sobre la conflictividad en los puertos, y en general en el sector.

<sup>787</sup> MARTÍN RODRIGO (2004:135-136). Sobre esta institución, además de la bibliografía citada, véase *Manual...* (1906); ARROYO, PÉREZ DE RUBÍN Y ANCA (2005). Sobre las relaciones entre la Liga Marítima Española y la Asociación de Navieros de Bilbao, véase VALDALISO (1990:71-77).

<sup>788</sup> NAVARRETE (1903: 71-72).

*Nuevas en España [las huelgas marítimas] en la forma con que últimamente las planteó y mantuvo todo el personal náutico, de capitán a paje, y desconocidas en el extranjero hasta que en el año 1900 comenzaron a iniciarse en Francia para desarrollarse con gran violencia en los años 1904 al 1912, y simultáneamente en otras naciones, constituyen un fenómeno marítimo social cuya previsión y represión preocupa a todos los Gobiernos y es objeto de preceptos legislativos especiales<sup>789</sup>.*

En segundo lugar, se planteaba una gran dificultad para aplicar el derecho de huelga a un sector estratégico como era la Marina mercante, un problema que se mantiene hoy en día. Estas dudas quedaron de manifiesto en el análisis realizado por la Liga Marítima Española:

*La huelga concertada de obreros, en correspondencia y paridad con el paro de patronos, reconocida como lícita en la ley de 27 de abril de 1909, y el concepto legal de patrono y obrero definido por el artículo 1º de la ley de 23 de julio de 1912, ¿pueden tener aplicación a la Marina mercante sin aclaración ni restricción alguna? ¿Puede considerarse para la aplicación de dichas leyes, dentro de la categoría de obreros, a los pilotos, maquinistas, médicos, capellanes, sobrecargos, contra maestres y demás oficiales para cuyo cometido a bordo se necesita título profesional? Los marineros, fogoneros y demás individuos de la dotación, enrolados, que tienen asignado a bordo cometidos manuales, ¿pueden, para los efectos de la huelga, acogerse a dichas leyes, como definidoras de sus obligaciones y derechos? A los capitanes, que son a bordo autoridades con jurisdicción propia, a cuyo cargo están la seguridad del buque y su cargamento y la disciplina de la tripulación, y que intervienen en el tráfico marítimo con personalidad civil distinta de la del naviero, el consignatario, el cargador, el asegurador, etc., ¿puede admitirse también que les sea aplicable dicha legislación?<sup>790</sup>.*

En tercer lugar, respecto a las primeras asociaciones que se habían ido constituyendo al amparo de la ley de 30 de junio de 1887 y se desarrollaron en el sector marítimo con extraordinaria lentitud, debe recordarse que la patronal naviera no reconocía a las asociaciones obreras y profesionales el rango de interlocutor para la negociación. Este rechazo era general, se daba en otros sectores, pero en el marítimo así lo declaraba explícitamente, por ejemplo, la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona, en carta de 24 de enero de 1904, cuando en relación con la huelga en curso decidió que cada naviero quedaba libre de entenderse directamente con sus tripulaciones, y al mismo tiempo advertía que no se debía

---

<sup>789</sup> *Boletín de la Liga Marítima Española*, núm. 86, septiembre-octubre de 1914, 6. Sobre las huelgas en Francia véase VIAUD (2005:37-40) y *Vida Marítima*, núm. 105, 30 de noviembre de 1904, 657.

<sup>790</sup> *Boletín Oficial de la Liga Marítima*, núm. 86, septiembre-octubre de 1914, 7.

tratar directa ni indirectamente con las sociedades de resistencia de obreros de la mar<sup>791</sup>. Más tarde el Estado determinó, por Real Decreto de 10 de agosto de 1916, que las compañías o empresas industriales que en virtud de concesión del Estado tuviesen a su cargo servicios públicos, estaban obligadas a reconocer la personalidad de las asociaciones y los sindicatos que legalmente constituyesen sus propios empleados y obreros. Esta medida afectaba a las navieras que gestionaban los denominados «servicios de soberanía», es decir, las líneas subvencionadas que unían la Península con los archipiélagos o los enclaves norteafricanos, y que tenían obligación de llevar correo, tropas, funcionarios, etcétera. Se trataba en concreto de la Compañía Trasatlántica, la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África y de la Sociedad Navegación e Industria (estas dos últimas fusionadas en 1916 para crear la Compañía Trasmediterránea). En cuanto al resto, cada naviero tenía las manos libres para reconocer o no a las asociaciones de trabajadores.

Una última observación: por encima de categorías, de tipos de asociaciones y de las estrategias planteadas para la definición y la defensa de la clase obrera marítima, es preciso adelantar que las reivindicaciones de la gente de mar, y por ende los puntos de conflicto con la patronal, se mantuvieron prácticamente constantes durante el largo período que ocupa esta tesis y aun más allá. En primer lugar estaban, naturalmente, las cuestiones puramente salariales. En segundo lugar, los aspectos relacionados con la organización del trabajo a bordo: la jornada de ocho horas, la regulación de los descansos y permisos, etcétera. En tercer lugar, las cuestiones referentes a leyes penales y la disciplina a bordo. Y en cuarto lugar, la cuestión de las políticas asistenciales y de protección social para casos de enfermedad, accidente o retiro. Como aspiraciones secundarias, aunque no menos importantes, había tres asuntos de tipo estructural: la desmilitarización de la Marina mercante, la necesaria reorganización y simplificación administrativa y el control de embarques y del historial profesional de los marinos; en definitiva, del reparto del trabajo. Todos estos puntos fueron fuente constante de confrontación, sin que aparentemente existieran grandes logros o avances, como demuestra la tesis de Joan Zamora (2005).

---

<sup>791</sup> AHCOCINB, caja 72, expediente 23.

## La primera huelga en la Marina mercante española

Los primeros conflictos conocidos reflejan la complejidad del trabajo en la Marina mercante en este período por medio de la explicación de los puntos de fricción y de las reformas o soluciones propuestas por un proletariado marítimo movilizado y combativo, muy diferente de la marinería tradicional de la época de la vela. La primera gran movilización obrera en la Marina mercante española estalló en enero de 1904, en un ambiente de movilización general, especialmente en Barcelona (BENGOECHEA, 2001). Pese a que en Francia ya se habían producido algunas movilizaciones, sorprendió en España por ser la primera acción de este estilo. Una vez acabado todo, un comentarista escribió:

*Bien reciente está, en el ánimo de todos, el doloroso espectáculo que ofreció gran parte de la clase marinera durante la pasada huelga. Primera que ocurría en España –para que nada malo nos faltase– fue de notar la solidaridad de los huelguistas con las Asociaciones de resistencia, directoras de un movimiento que con toda energía ya en la cabeza de sus jefes debió reprimirse<sup>792</sup>.*

Esta huelga fue convocada por tres sociedades obreras que representaban las clases subalternas, los obreros del mar según su propia definición: la Sociedad de Fogoneros Marítimos y Terrestres de Barcelona, la Asociación de Obreros Marineros y Similares de Barcelona, y la Sociedad de Fonda Marítima de Barcelona. La huelga de 1904 fue una protesta de tipo básicamente salarial, a partir de unas reivindicaciones que se plasmaron en unas *Bases de Regulación de Trabajo y salarios para buques trasatlánticos y de cabotaje*. A iniciativa de las tres sociedades citadas se reunieron en Alicante, a partir del 14 de agosto de 1903, cerca de una veintena de sociedades obreras, que acordaron unas bases de reglamentación de trabajo, salario y manutención. Se conocen algunos detalles a partir de la carta que dichas asociaciones enviaron al presidente de la patronal de armadores con las *Bases de Regulación de Trabajo y salarios para buques trasatlánticos y de cabotaje*. Una copia de la misma fue enviada también a las Cámaras de comercio<sup>793</sup>. En la misiva, fechada el 25 de septiembre de 1903, se habla de problemas de subsistencia y de la necesidad de buscar soluciones respecto a los bajos salarios, a la necesidad de regular las horas de trabajo, etcétera, y se dice que son 22 las sociedades obreras reunidas en Alicante, en lo que se

<sup>792</sup> Junta de Fomento Naval (1904:9).

<sup>793</sup> El documento que recogía las peticiones o propuestas de los trabajadores sirve tanto para conocer con cierto detalle las aspiraciones obreras como para intuir cuál era la realidad. Las bases para el trabajo en el Departamento de máquinas, por ejemplo, establecían propuestas sobre turnos y jornadas de trabajo (puntos 1.º, 2.º, 3.º, 5.º, 6.º y 7.º), salarios (4.º), e incluso se hacía una propuesta de menú diario. La copia consultada en AHCOINB, caja 88, expediente 10. Se reproduce también en SASTRE (1905:17-25).

consideraba un segundo congreso de marinos<sup>794</sup>. La carta la firmaban Enrique Martínez, como presidente, y Ángel Martínez, como secretario del Comité Central, y no se exigía una respuesta inmediata sino una contestación en un plazo prudencial. Los representantes de los trabajadores utilizaban un tono muy moderado y respetuoso, bastante común en las declaraciones de las asociaciones obreras de la época:

*Estamos seguros, señores, que penetrados de un espíritu de amor hacia el pobre obrero del mar, el más desgraciado de todos, por su dura y peligrosa labor, serán movidos a conceder estas pequeñas mejoras que proponemos, en armonía con vuestros intereses, por nosotros siempre respetados [...] no vean Uds. en nosotros el más leve indicio que demuestre violencia, y si piensan que nuestras peticiones son exagerada, que no lo creemos, procuren demostrárnoslo, para lo cual os sobran dotes de inteligencia e ilustración, mucho más cuando esta Federación de millares de hombres del mar, se compone de elementos honrados y de sano corazón, que facilitarán la mejor armonía entre sus intereses y los vuestros.*

La huelga comenzó el 3 de enero y puede decirse que duró hasta mediados de marzo, por más que a últimos de febrero los huelguistas iban ya a la desbandada y reanudaban el trabajo en las mismas condiciones que antes del paro, en su inmensa mayoría. Los huelguistas se alineaban en tres grandes agrupaciones, cada una de las cuales tenía formada su sociedad de resistencia, y juntas constituían la «Federación de fogoneros, marineros y obreros similares de España», cuyo comité central residía en Alicante.

Desde el principio, la Compañía Trasatlántica Española concedió a sus tripulaciones algunas mejoras, lo que le valió que únicamente uno de sus barcos estuviera paralizado, y solo por 24 horas, en Santander. Esta compañía manifestó que se negaba a entrar en negociaciones con las sociedades de resistencia que empleaban como procedimiento para hacer prevalecer sus acuerdos la imposición y la violencia, y no solo reconocería sino que favorecería cuanto pudiera toda forma de asociación obrera que aceptase como principio fundamental la sustitución del procedimiento de lucha y de resistencia por el de arbitraje, para lo que proponía la constitución de un organismo formado por la asociación de navieros, la asociación de los obreros y de una entidad intermedia e independiente. Por tanto los únicos obreros que no secundaron el paro fueron los tripulantes de los buques de la Compañía Trasatlántica.

---

<sup>794</sup> El primer congreso sería el que se celebró en Barcelona el 5 de julio de 1902 bajo el título de «Congreso de Obreros del Mar» (*Vida Marítima*, núm. 19, 10 de julio de 1902, 18).

Por otro lado, en la documentación consultada no aparecen apenas referencias a la posición de las asociaciones de oficiales de cubierta y de máquinas ante la huelga. Una de ellas, la Asociación Náutica de Barcelona, manifestó explícitamente no haber tenido ninguna participación directa ni remota en promover ni continuar el conflicto. Esta asociación mantuvo una actitud «neutral y desapasionada» aunque declaró simpatizar con los convocantes (de quienes sus asociados decían que supieron organizarse ejemplar y eficazmente) aunque se quejaron de que, a consecuencia de la huelga y del reclutamiento de esquiroles, se vieron obligados a hacerse a la mar en condiciones deplorables, «con personal reclutado entre la escoria inútil de las clases obreras, sin condiciones de aptitud ni aun de vigor físico para los trabajos de a bordo, cuando no se dio el triste caso de tener que hacer demostración de nuestro actual miserable estado viendo pilotos y maquinistas en sustitución de marineros y fogoneros en huelga»<sup>795</sup>.

Los patronos, para no aceptar las bases presentadas, se aferraban no a la imposibilidad del aumento de salario, sino a la dificultad de la reglamentación del trabajo. La Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona, a través de la Comisión Permanente de Navieros, decidió que cada naviero quedaba libre de entenderse directamente con sus tripulaciones, y al mismo tiempo advertían que no se debía tratar, ni directa ni indirectamente, con las sociedades de resistencia de obreros de la mar<sup>796</sup>. Es decir, que se negaban a conceder a las asociaciones obreras rango de interlocutor. Los navieros acordaron por unanimidad no admitir imposiciones incompatibles con los intereses de la navegación y del comercio, aunque «estaban dispuestos a oír con benevolencia las legítimas aspiraciones de sus verdaderos dependientes y obreros», y pedían al Gobierno que las autoridades de Marina aplicasen las disposiciones vigentes sobre deserción:

*Para evitar que por ignorancia abandonen sus buques algunos marineros mercantes, convendría ordene V. E. a los Comandantes de Marina la publicación de edictos, notificándoles el delito que cometen quienes abandonen los buques, según el artículo 13º, título 14, de las Ordenanzas de*

---

<sup>795</sup> ASOCIACIÓN NÁUTICA ESPAÑOLA. MEMORIA (1904). La Asociación Náutica Española lamentaba además que la crisis de fletes hubiese cogido en mal momento las reivindicaciones obreras (*Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 20, 1 de febrero de 1904).

<sup>796</sup> AHCOCINB, caja 72, expediente 23.



*Matrícula y las R. O. de 16 de abril de 1874 y 16 de marzo de 1877, los que abandonen sus buques estando inscritos en su rol*<sup>797</sup>.

La huelga afectó a 62 buques solo en Barcelona. A causa de la huelga llegaron a estar casi paralizados los trabajos de carga y descarga en los muelles, siendo bastantes los obreros cargadores y descargadores que quedaron sin trabajo. Como muchos huelguistas no eran de Barcelona y se hallaban sin recursos, las tres sociedades unidas dieron comida y hospedaje a los huelguistas entre el 3 de enero y el 21 de marzo.

A mediados de enero salió una comisión para Madrid, con representantes de Alicante, Valencia, Barcelona, Santander, Bilbao y otros puertos. Llevaban una propuesta reformada de las Bases, en las que se habían modificado algunos puntos. Para el departamento de máquinas, se especificaba la única obligación durante el descaso de los fogoneros y paleros de tirar la cenizas. También se rebajaban las expectativas salariales de caldereteros y engrasadores (de 110 a 100) y de paleros (de 80 a 75), y se especificaba que los caldereteros y los engrasadores estaban obligados a auxiliar a los maquinistas en el arreglo de las maquinillas. Fuera de los domingos, los demás días festivos se consideraban laborables siempre que así lo exigiese la carga o descarga del buque. En el asunto de la alimentación, se pedía variación «siempre que sea posible», y café o té a las ocho de la tarde. Respecto a cubierta, se especificaba que se consideraran extras las horas que excediesen de las ocho y media diarias, y se mantenía que los marineros no harían faenas de carga y descarga, aunque señalaba que «vendrán obligados al servicio de maquinillas y cuidado de las bodegas en las horas laborables de los días de trabajo y en los festivos hasta las nueve de la mañana». En cuanto a los salarios, se rebajaban las expectativas de algunas categorías: compañeros de 95 a 90 pesetas, segundos contramaestres de 125 a 110 pesetas, y los mozos de 85 a 80 pesetas. En cuanto a la supresión de embarcadores, se suavizaba el tono y se añadía que «perjudican a su vez a las compañías facilitándoles personal inepto, por el solo afán de lucro». Finalmente, en el departamento de fonda, «a reserva del derecho que reconocemos a las casa armadoras para organizar el servicio de fonda en la forma que más convenga a sus intereses, les suplicamos lleven la manutención de los buques por su cuenta, respetando lo consignado en estas bases para la alimentación de los tripulantes». En cuanto a salarios, hay pocos ajustes: el camarero primero pasa de 70 a 60

---

<sup>797</sup> *Vida Marítima*, núm. 74, 20 de enero de 1904, 33. Hay una lista de los navieros y consignatarios participantes en dicha reunión.

pesetas; en los buques costeros el mayordomo pasa de 150 a 125 y el cocinero de 125 a 110 (SASTRE, 1905:26-30).

Se discutió con la mediación de la Liga Marítima Española, aunque no todos los navieros aceptaron esta oferta de mediación. En cualquier caso, la movilización en la Marina mercante no había obtenido apoyo alguno por parte de los obreros de tierra, y a principios de febrero sus organizadores decidieron levantar la huelga para intentar, por lo menos, obtener alguna mejora concreta<sup>798</sup>. En general la huelga no reportó ningún beneficio. Algunas casas navieras (muy contadas) aumentaron el sueldo a los tripulantes de sus buques. Una de ellas fue, según Sastre (1905), la casa Viuda de Sanz Selma; cuando el vapor *Canalejas* de esa compañía llegó a Valencia fue recibido por los huelguistas con vítores. Pero la sensación de derrota era total. A finales de ese mes, una comisión de huelguistas visitó al gobernador civil de Barcelona y le manifestaron que, considerando la huelga perdida, le suplicaban que intercediese con las casas navieras y consignatarias para que fueran trasladados gratuitamente a sus respectivas poblaciones los obreros marinos que habían quedado en Barcelona sin trabajo y sin recursos. Más de 400 hombres fueron despedidos y sustituidos por esquiroles.

Las pérdidas que alcanzaron los huelguistas por jornales dejados de percibir y gastos hechos por las sociedades se calcula que son las siguientes: obreros de fonda marítima, 153.718 pesetas (149.000 más 4.718 gastadas por la sociedad durante al paro); fogoneros marítimos, 227.914 pesetas (220.140 más 7.774 gastadas); marineros y similares, 147.940 (140.000 pesetas en jornales más 7.940 gastadas). En total, las sociedades obreras perdieron 529.527 pesetas. Las pérdidas que alcanzaron los patronos navieros y consignatarios fueron de 607.800 pesetas (SASTRE, 1905).

---

<sup>798</sup> Mi principal fuente sobre esta huelga son diferentes artículos aparecidos en la revista *Vida Marítima*: núm. 73, 10 de enero de 1904, 15; núm. 74, 20 de enero de 1904, 33; núm. 75, 30 de enero de 1904, 54-55; núm. 76, 10 de febrero de 1904, 75; núm. 89, 20 de junio de 1904, 327-328; núm. 107, 20 de diciembre de 1904, 681. También AHCOCINB, caja 72, expediente 23.

## La Huelga Grande, primera movilización general<sup>799</sup>

La siguiente gran movilización, la denominada «huelga grande» de mayo de 1914, es la primera huelga general marítima en la historia de la Marina española. Estalló con un conflicto de oficiales de puente, que se extendió después a los oficiales de máquinas y luego fue secundada por solidaridad por todo el sector. A diferencia del conflicto de 1903, las referencias a las clases subalternas son casi nulas en la documentación consultada. Si entonces se trataba de una movilización de subalternos, en esa ocasión se trató claramente de un movimiento nacido de la oficialidad. La huelga de 1914 tenía una doble problemática: una centrada en el norte y otra impulsada desde el Mediterráneo.

El detonador estalló en las navieras de la Matrícula de Bilbao, donde los armadores cuestionaban el mantenimiento de los buques y las cantidades asignadas para el entretenimiento. Según una circular enviada a los capitanes y consensuada por la Asociación de Navieros de Bilbao:

*Estamos convencidos [de] que con la cantidad asignada para entretenimiento se pueden y deben conservar bien los buques, hay que reconocer que no ha dado el resultado deseado el que los capitanes hagan las provisiones, en vista de lo cual hemos decidido para lo sucesivo hacerlas directamente desde esta dirección. Además, quedan facultados todos los capitanes de la Compañía para llevar contra maestre, y suponemos que ya con ello habrá menos excusa para tener los barcos bien conservados. Estamos decididos a que nuestros buques se conserven como es debido, y convencidos de que para lograrlo precisa que a bordo se trabaje, nos proponemos seguir la norma de ascender lo mismo en oficialidad de cubierta que en máquina, únicamente a aquellos que tengan mejor cuidados los buques, haciendo caso omiso para lo sucesivo de la antigüedad que pudiera alegarse en el empleo<sup>800</sup>.*

Además, quedaban suprimidas las gratificaciones que venían otorgándose a los capitanes y los maquinistas. En realidad, era un argumento para hacer algunos ajustes en la organización de las compañías. La circular fue aplicada en primer lugar a buques de la Compañía Marítima del Nervión. Su dirección adoptó la medida de eliminar la cantidad que se daba a los capitanes para la compra de grasas, pinturas, etcétera, y envió a un inspector maquinista a puertos

---

<sup>799</sup> Sin ánimo de ser exhaustivo, realizo una síntesis a partir de fuentes dispersas: SASTRE (1915:307-315); *Anuari d'Estadística Social de Catalunya. Publicat pel Museu Social de Barcelona*; *Boletín Náutico*, núms. 143 y 144 (mayo y junio de 1914); «La huelga marítima», en *Vida Marítima*, núm. 447, 30 de mayo de 1914, 233-234; *El Maquinista Naval. Revista de la Asociación General de Maquinistas Navales*, núm. 217, 21 de febrero de 1914, y núm. 220, 1 de mayo de 1914; también VALDALISO (1990) y ZAMORA (2003a:170-197).

<sup>800</sup> SASTRE (1915).

británicos a supervisar tres de sus buques allí estacionados. Los capitanes se consideraron agredidos y pidieron el relevo en protesta. Algunos fueron despedidos y se extendió el movimiento de protesta a la oficialidad de cubierta y de máquinas.

La Federación de la Marina Civil de España (integrada por la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante Española y la Asociación de Maquinistas Navales de Bilbao, la Asociación Náutica Española y el Fomento Naval de Barcelona, la Asociación Náutica de La Coruña y la Asociación General Náutica de Gijón) exigió la reposición del personal desembarcado que había sido objeto de represalias, y la constitución de un tribunal arbitral. Fracasadas las gestiones amistosas, el día 5 de mayo los delegados de la Federación acordaron declararse en huelga al día siguiente por solidaridad con los marinos bilbaínos. El día 6 comenzaron el paro todos los capitanes, pilotos, maquinistas, fogoneros y marineros; solo quedaron excluidos seis vapores de la Compañía Valenciana de Navegación que servían al Ejército en Melilla. Mientras, los navieros bilbaínos se constituían en Junta de Defensa patronal.

Esta era una de las caras de la huelga general de 1914. La otra se hallaba más al sur, donde las asociaciones del Mediterráneo sostenían buenas relaciones con sus navieros y no había conflictos violentos en aquel momento. Los propios sindicatos consideraban que ir a la huelga por solidaridad era «injusto», de forma que se recurrió como pretexto a las demandas tradicionales. Así, en la reunión celebrada en Barcelona el 6 de mayo para unirse a la huelga se acordó pedir la supresión de los montepíos particulares y la creación del montepío nacional, la inclusión de los oficiales en la Ley de Accidentes de Trabajo, la derogación de la legislación referente a los patronos de cabotaje (que lesionaba los intereses del personal náutico) y la reglamentación del trabajo a bordo. Como respuesta, los navieros y consignatarios de Barcelona, reunidos el 7 de mayo, enviaron un telegrama al gobierno pidiendo apoyo por hallarse la resolución de la mayoría de las peticiones fuera del alcance de estos y ser solo de la incumbencia del Gobierno. Con los dos frentes abiertos ya se podía hablar de una huelga general. Durante días, el conflicto se mantuvo, pero el tiempo corría en contra de los huelguistas, hasta el punto de que los delegados enviados a negociar con el Gobierno el 12 de junio mandaron a la Junta de Fomento de la Marina Española el siguiente telegrama:

*Hemos visto al presidente del Consejo de ministros, saliendo de su conferencia con los armadores de Bilbao. Siguen las dilaciones y evasivas, huyendo de resolver. Nos dejan ver que están convencidos de que el tiempo nos rendirá. Inútil seguir haciendo el primo por aquí. Mañana, en el directo de día, saldrá la comisión para Barcelona. Todo perdido, no somos capaces de resistir.*

Sin embargo el conflicto se recrudeció. El día 14, la Asociación de Navieros de Bilbao concedió un plazo de 48 horas a los huelguistas para volver al trabajo, y ante la falta de respuesta el día 16 procedió a despedir a los huelguistas. Capitanes y pilotos, por su parte, acudían a las oficinas del comité a hacer entrega de sus títulos a una comisión nombrada a tal efecto. El 17 partió para Madrid una nueva delegación de los trabajadores y en esta ocasión las promesas del Gobierno dieron por terminada la huelga el día 22 de mayo.

Las promesas del Ejecutivo respondían a las demandas de los trabajadores y podían resumirse en cinco puntos. El primero: la urgente creación de un Montepío y Caja de retiros, con carácter nacional, para todo el personal marítimo embarcado, patrocinado por el Estado, sobre la base del un 4 por ciento de las primas a la navegación que las empresas debían destinar por ley a sus propios montepíos, más las subvenciones e impuestos especiales que se señalasen. Segundo: que se incorporasen a este Montepío o Caja de retiros las sociedades de previsión de las empresas, creadas y supeditadas a las navieras como sistema de control del personal<sup>801</sup>. Tercero: promulgación de una ley declarando que capitanes y pilotos fuesen incluidos en la normativa de protección por accidentes del trabajo. Cuarto: reglamentación de los trabajos a bordo sobre la base de un proyecto redactado por la Dirección General de Navegación y Pesca. Y quinto: supresión de la categoría de patrón de cabotaje de primera clase. Aunque aparentemente la huelga finalizó con una victoria, las promesas del Gobierno quedaron en nada y los efectos de la huelga cayeron sobre los huelguistas. Solo en Barcelona quedaron detenidos entre 44 y 50 buques y entre 1.365 y 1.600 hombres. Se calculaban los jornales perdidos en 27.300, traducidos en 115.000 pesetas, mientras que las pérdidas de la patronal se cifraban en 88.000 pesetas.

---

<sup>801</sup> Hasta la promulgación de la Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909 solo grandes compañías como la Compañía Trasatlántica Española tenían en principio montepíos particulares. Con esta disposición las navieras que querían beneficiarse de las primas a la navegación y podían retener hasta un 4 por ciento de las mismas con el objetivo de mantener sus propios sistemas de previsión privados. En la práctica muchas empresas se apropiaban de estas cantidades y además utilizaban los capitales como instrumento de control de los trabajadores, siempre expuestos a perder las cantidades acumuladas.

Al principio de la huelga los oficiales de la Compañía Trasatlántica, la principal naviera española, se mostraron tibios, hasta el punto de que a su entrada en el puerto de Barcelona el vapor *Antonio López* fue recibido con abucheos y sirenas. Finalmente la oficialidad de esta compañía se mantuvo al margen y, acabada la huelga, la compañía recompensó a algunos de sus trabajadores con un aumento de sueldo, justificado como un agradecimiento por la postura de los mismos ante la huelga:

*La Dirección de la Compañía, en atención al buen comportamiento observado, salvo contadas excepciones justificadas en parte, por el personal subalterno de máquinas y cubierta de sus buques con motivo de la pasada huelga de Pilotos [...] y en atención también a la delicadeza de su proceder no formulando peticiones de ninguna clase en aquellas circunstancias, ha considerado oportuno, para dar a su adicto personal una nueva prueba del interés y recíproco afecto que siempre le merece, resolver desde luego las mejoras de sueldo que con anterioridad y en unión de los Presidentes de las Sociedades de su personal de máquina y cubierta tenía en estudio*<sup>802</sup>.

No mucho más tarde, en el verano de ese mismo 1914, estallaba la Gran Guerra, que entre otras cosas trastocó el sector marítimo a nivel mundial. En este período las navieras españolas obtuvieron grandes beneficios, pero mientras que estas atesoraban grandes fortunas, las tripulaciones recibían solo una parte de los beneficios. En este marco se produjeron, naturalmente, demandas de aumento de sueldo y de mejoras laborales. Además, la peligrosidad de la navegación añadía un factor nuevo a las reivindicaciones salariales, pero sorprendentemente, las circunstancias concretas de la guerra no tuvieron un gran peso específico en la conflictividad laboral entre 1914 y 1918. Si bien la reivindicación del Montepío y de un seguro de guerra era un clamor (su necesidad resultaba más evidente en un momento en que a los peligros naturales de la mar había que añadir el de las minas y los torpedos), en cambio los conflictos por las reivindicaciones salariales fueron relativamente escasos. En palabras de un articulista anónimo, «hasta 1918, firmada ya la paz, no comenzó en España el movimiento de reivindicación, y empezó tarde, cuando agotados ya los medios de hacer riqueza solo se pensaba en liquidar»<sup>803</sup>. Más aun, la crisis provocada por la inmediata posguerra dejó a los marinos en una situación insostenible, pero se trata ya de un proceso que escapa de los márgenes de esta tesis.

---

<sup>802</sup> *Compañía Trasatlántica. Instrucciones Generales. Adiciones y modificaciones hasta marzo de 1923. Circular núm. 404, de 8 de junio de 1914.*

<sup>803</sup> *Boletín de la Sociedad Española de Maquinistas Navales*, octubre de 1921. Todo lo contrario del caso británico, ya que las circunstancias del conflicto forzaron un salto hacia delante en las condiciones de trabajo de los marinos en todos los sentidos. Más detalles en DIXON (1981).

### 3.7 CONCLUSIONES

En la transición de la vela al vapor el factor cambio tecnológico tuvo unas repercusiones directas sobre los procesos de trabajo, que han sido descritas con detalle. Es necesario insistir en lo prolongado y complejo del proceso, ya que a lo largo de casi un siglo convivieron ambos sistemas de propulsión, y fue solo en el último cuarto del siglo XIX cuando se produjo un auténtico momento de coexistencia y competencia descarnada. El período de sustitución de una tecnología por la otra fue tan largo que permitió una transición poco traumática, sin convulsiones ni protestas por parte de aquellos grupos que resultaron más afectados por la incorporación de nuevos sistemas de propulsión y nuevas formas de organización del trabajo. Las generaciones de marinos se sucedían y cada una de ellas aprendía algo del viejo mundo y algo del nuevo, y a la vez se hallaba con la necesidad de adaptarse a unos cambios cuyo resultado final no era del todo previsible.

Para esta tesis, el centro de atención ha sido el análisis de los cambios producidos en la composición de las tripulaciones, la organización del trabajo, las identidades profesionales y las culturas del trabajo. También he analizado las formas de las asociaciones y las movilizaciones en respuesta a estos cambios. En el sector marítimo se daban grandes transformaciones en cuanto a las clases y categorías laborales en la segunda mitad del siglo XIX. La aparición de nuevas profesiones vinculadas a las máquinas como centro propulsor del buque, en sustitución de los aparejos de vela, tuvo consecuencias radicales aunque su aplicación efectiva fuera lenta. Las nuevas profesiones se consolidaban y evolucionaban con las propias máquinas, mientras que oficios como los marineros sufrían una transformación que llevaba a estos profesionales a abandonar lentamente una parte importante de sus habilidades, las relacionadas con el manejo de los aparejos. Su papel como manipuladores del equipo propulsor del buque desapareció, su número y su valor absoluto a bordo disminuyeron, pero seguían siendo imprescindibles a bordo. Aun más: el abandono de algunas de las antiguas habilidades fue paralelo al aprendizaje de otras nuevas relacionadas con el manejo de nuevos equipos y nueva maquinaria.

El aumento en el número de tripulantes por buque provocó el crecimiento del número de personas dedicadas a servicios auxiliares en el Departamento de Fonda (al que por primera vez se incorporaba la mujer), de forma que los profesionales vinculados a oficios puramente

marítimos se redujeron en proporción, transformando las relaciones a bordo e incluso la percepción que los propios hombres tenían de su trabajo<sup>804</sup>. En este proceso de transición de la vela al vapor, junto con las nuevas clases y categorías que van desarrollándose y definiéndose, los más afectados fueron los oficiales de cubierta y los marineros, aunque en diferentes niveles.

La sustitución de los veleros por nuevos buques de vapor de construcción mecánica conformó un nuevo mercado laboral, en el que el tráfico lo realizaban menos unidades (es decir, menos centros de trabajo) aunque cada uno de ellos tenía mayor capacidad. Se iniciaba la explotación intensiva del trabajo en los nuevos buques, que exigían tripulaciones más numerosas. Durante décadas, el mundo de la vela y el del vapor coexistieron y compitieron, lo que obligó a un reajuste de la oferta y la demanda en el que el factor generacional fue determinante. No todos los hombres que habían nacido en el mundo de los veleros querían pasar a los vapores; pese a las ventajas que ofrecían los nuevos buques, muchos de los hombres formados en el oficio de la vela consideraban una degradación ir a los vapores: se abandonaba la mar para ir al vapor, a un trabajo que apenas tenía ya nada que ver con la mar pues se asemejaba más a una fábrica flotante. Pero al margen de este tipo de interpretaciones, lo cierto es que las características propias de la navegación de vapor (viajes más cortos, mayores comodidades, viajes programados, más rápidos y regulares, etcétera) atenuaron el aislamiento tradicional de la gente de mar y permitieron una mejor conciliación familiar.

La abolición de la Matrícula de mar coincidió en el tiempo con el momento en que el vapor empezó a consolidarse, y con la máquina *compound*, que permitía que el buque de vapor fuera más rentable. En teoría, el mercado laboral quedó abierto a todo el mundo, si bien no hay datos que muestren una gran afluencia de terrestres, ya que el peso de la tradición familiar o de la vinculación al mar de un modo u otro mantuvo una cierta endogamia en este sector. Naturalmente esta afirmación es válida para las profesiones propiamente marítimas; en las profesiones vinculadas a la hostelería y los servicios (camareros, cocineros) o al trasiego del carbón (paleros) la puerta ya estaba abierta a los terrestres. El cambio más destacable desde el punto de vista del marco jurídico fue el Reglamento de Contratación de 1909. Resultado de la producción legislativa reformista, aunque apenas aporta grandes cambios respecto a la

---

<sup>804</sup> La disminución progresiva del número de tripulantes en cada buque, unido a la introducción de nueva tecnología se dio durante la segunda gran revolución tecnológica con la entrada de la electrónica, la informática y la containerización.



legislación anterior, sí que marca el camino hacia la uniformización y la estandarización de las relaciones laborales más allá de los usos de cada empresa o puerto.

A bordo de los buques se dieron grandes transformaciones en cuanto a clases y categorías laborales en la segunda mitad del siglo XIX. Además, el aumento en el número de tripulantes por buque provocó el crecimiento del número de personas dedicadas a los servicios auxiliares (el Departamento de Fonda), y el número de profesionales vinculados a oficios puramente marítimos se redujo, transformando las relaciones a bordo, e incluso la percepción que los hombres tenían de su propio lugar de trabajo. En este proceso de transición de la vela al vapor, junto a las nuevas clases y categorías que iban desarrollándose y definiéndose (vinculadas a las máquinas), los más afectados eran los oficiales de cubierta y los marineros, aunque en diferentes niveles. Aunque no más que algunos oficios del departamento de maestranza que, como el carpintero de ribera o el velero, desaparecieron.

Los marineros, como motor del buque, eran el colectivo que debía afrontar más directamente los retos de la mecanización. Como grupo sufrían un proceso de recualificación, ya que cambiaba una parte de su trabajo, la vinculada a las velas, a la vez que debían aprender a trabajar con nueva maquinaria: elementos de carga y descarga, molinetes y cabestrantes de vapor y eléctricos, etcétera. No se dio, por tanto, un auténtico proceso de descualificación, sino una lenta readaptación a las nuevas tecnologías. Hay dos aspectos destacables, sin embargo, que son la pérdida del control del proceso de trabajo (ya no podían tener un conocimiento global del proceso como lo habían tenido en los veleros); de hecho, nadie lo tenía, pues la complejidad del trabajo en los vapores y la segmentación de tareas hacía casi imposible ese control. Por otro lado, durante el proceso de abandono de la vela se produjeron cambios en la percepción de la identidad profesional: la idea nueva de «obreros del mar» ya indica una nueva forma de entender el oficio.

La figura del contraataca había sido clave en los veleros. Representaba el nivel máximo en el escalafón de la marinería, el paso de la clase baja a la clase alta, las expectativas de promoción social y profesional. En los vapores, su papel tradicional como capataz perdió valor al ser menos importante la coordinación del grupo de marineros para manejar el aparejo. Para los trabajos a bordo, una vez que la máquina ocupó su lugar como elemento propulsor, el contraataca ejercía poco más que como un simple marinero aventajado, y en gran parte de

sus responsabilidades fue substituido por el tercer oficial. Esta figura bien podría ser el paradigma de lo que representaban los marinos de la vela: oficio, artesanía, cambio y permanencia en un modo apenas reconocible.

También pilotos y capitanes sufrieron mutaciones con la mecanización. Por un lado, la aparición de una nueva clase directiva en la sala de máquinas, sin raíces ni tradición alguna en la mar, ponía en cuestión sus roles tradicional. Por otro, en los nuevos buques de vapor y sobre todo en relación con las transformaciones vividas en el sector marítimo (regularidad de los viajes, horarios que hay que cumplir, órdenes y planificación que llegaban por medio del telégrafo, etcétera), los pilotos y el propio capitán acababan siendo meros técnicos en una materia, la navegación, incapaces de controlar la totalidad de los procesos de trabajo a bordo. Además, e ha visto como la evolución de las enseñanzas náuticas muestra claramente los problemas de adaptación del sistema de aprendizaje ante una realidad mucho más compleja que en el pasado, donde la presión de la tecnología era constante.

Otro Departamento que se transformó fue el de Fonda, que debía dar servicio a una tripulación más numerosa y que con nuevos y más grandes buques de pasaje debía atender las necesidades de una masa de población en movimiento. Su crecimiento alteraba totalmente la composición de la tripulación, ya que a bordo aumentó el número de trabajadores «no marítimos».

Sin embargo, la gran novedad de la mecanización fue la aparición de nuevas profesiones vinculadas a las máquinas y las calderas. Por una parte, los maquinas navales, en lucha constante por su equiparación con los oficiales de cubierta y durante décadas en lucha también por evitar el control del mercado de trabajo por parte de maquinistas extranjeros. El Departamento de máquinas se convirtió en un elemento cerrado, impermeable para los marinos tradicionales, con su propia jerarquía obrera, y su propio sistema de aprendizaje y promoción. Por otra parte se encontraban las clases subalternas en la sala de máquinas: los fogoneros sustituían a los marineros en la manipulación del corazón propulsor del buque y desarrollaban un oficio nuevo que precisa de una alta cualificación. El otro gran grupo de hombres al servicio de las calderas, los paleros, tal vez los únicos profesionales a bordo completamente descualificados, que basaban su tarea exclusivamente en la pura fuerza física y en una mínima técnica. Pero pese a sus diferencias, fogoneros y paleros, que compartían las

duras condiciones de la sala de máquinas, constituyeron un bloque se ha sido considerado por algunos autores (HARLAFIS, 1995:213 y GERSTENBERGER, 2001:49) como el auténtico proletariado marítimo.

El lento proceso de mecanización dio lugar a una compleja combinación de cambio y continuidad en el mundo del trabajo en la mar, donde los condicionantes en los que este se desarrollaba permitían la pervivencia de formas de trabajo ancestrales que chocaban con las nuevas necesidades, provocando conflictos continuos y formando dos mundos antagónicos en competición, el de los veleros y el de los buques de vapor. La organización del trabajo mediante guardias se mantuvo, aunque en un nuevo marco de trabajo sometido a una cierta regularidad en cuanto a su duración, horarios, etcétera, que tendía a ser regulado de un modo que en los veleros resultaba imposible.

Es incuestionable que la mecanización, el desarrollo tecnológico en todos los niveles y la revolución de las comunicaciones comportaron una innegable mejora en las condiciones de trabajo y vida, por lo menos para aquellos que no estaban al servicio directo de las máquinas: mejoró la alimentación, mejoraron las condiciones de higiene y habitabilidad, se redujeron los riesgos laborales (aunque se mantuvo la alta siniestralidad vinculada a los naufragios), etcétera. Las mejoras iban de la mano de las posibilidades tecnológicas y no tanto de los movimientos de reforma social, que en España jamás tuvieron la importancia que presentaron en otras naciones, como Gran Bretaña. Las mejoras son claras en todos los campos excepto en cuanto a los salarios, que continuaron prácticamente iguales durante décadas, al margen de las coyunturas económicas.

En un sector aparentemente inmutable como era la navegación de vela, donde el peso de la tradición y la costumbre era enorme, los cambios en el número y la composición de las tripulaciones llevaron de la mano un nuevo modelo de relaciones laborales. La combinación de paternalismo y disciplina militar no permitía ya gestionar los conflictos, viejos ni nuevos, de la misma forma. Los trabajadores, desde el capitán hasta el paje y desde el jefe de máquinas hasta el marmitón, se organizaban en asociaciones y sindicatos y a principios del siglo XX apareció el fenómeno de la huelga marítima.

Los oficiales de cubierta y los oficiales de máquinas, por separado, crearon sus respectivas asociaciones profesionales, sin conseguir federarse y con escaso éxito en la defensa de sus reivindicaciones. Las diferencias tradicionales entre puente y máquinas pesaron demasiado para permitir una acción conjunta. Por su lado, los subalternos de cubierta y de máquinas sí que actuaron de forma coordinada, creando sociedades de resistencia que llevaron a cabo acciones en una única dirección. La transición de la denominación tradicional de «gente de mar» hacia la nueva consideración de «obreros del mar» resulta indicativa de cuál era su consideración y de que se veían a sí mismos como el proletariado marítimo, al margen de la ubicación de cada uno a bordo.

El marco legal que regulaba la disciplina en el Antiguo Régimen, el título XIV de las Ordenanzas de Matrícula, se mantenía pese a estar abolida la Matrícula desde 1872. Y con esta pervivencia se mantenía también la militarización *de iure* de los marinos mercantes. En la transición de la vela al vapor el abandono del puesto de trabajo continuó siendo considerado desertión, y la contestación a bordo, sedición. Pero la respuesta individual dejó paso a la manifestación del malestar por medio de la huelga, un fenómeno nuevo en la mar que llegó a España en 1904 con la primera huelga marítima, si bien fue un fracaso. Una década más tarde, en mayo de 1914, se produjo la primera huelga general marítima, de resultado dudoso pero que mostró la fuerza y la presión que podía ejercer un movimiento obrero actuando de forma unitaria.

Las reivindicaciones de los trabajadores, oficiales o subalternos, fueron siempre en la misma dirección en un proceso que se escapa al marco cronológico de esta tesis, pero resulta significativo que las grandes cuestiones (la jornada de ocho horas, el aumento de los salarios, el control de embarques –con el reparto del trabajo–, el mes de permiso) continuaron sin resolverse durante décadas, lo que es indicativo del fracaso relativo del movimiento obrero en la mar.



## **DE LA VELA AL VAPOR: CONCLUSIONES**



## CONCLUSIONES FINALES

Esta tesis es una aproximación histórica a un colectivo que no había recibido hasta ahora en España la atención que merecía: los marinos mercantes de altura. No se había descrito en detalle cómo era su trabajo y en qué condiciones se desarrollaba en época contemporánea, ni se habían dibujado sus singularidades respecto a otros grupos sociales o profesionales. Y si bien existía alguna idea general de cómo se articulaba su vida en la época de la vela, en cambio no se había ofrecido una idea clara de cómo les había afectado la mecanización, la industrialización. En un sector económico en el que coincidían diferentes clases profesionales, he tomado como objeto de estudio principal a los marineros, la columna vertebral en el manejo de un buque, los hombres que manipulaban el aparejo de los veleros y convertían las embarcaciones en un elemento operativo. Han sido ellos y su respuesta al cambio tecnológico que supuso la introducción de la máquina de vapor los sujetos principales de esta investigación.

Esta tesis aporta las claves necesarias para encajar a la «gente de mar» en el contexto de la industrialización, desde mediados del siglo XIX hasta el inicio del XX, cerrando el marco en 1914. No agota el tema, ni mucho menos, pero pretende establecer una base teórica, metodológica y empírica que sustente posteriores investigaciones y avances en este campo. Enfocada como Historia Marítima, y como tal abierta siempre a una mirada necesariamente internacional, he puesto el punto de mira en el análisis de la organización del trabajo y de las relaciones entre los grupos e instituciones que participaron del trabajo en la mar en su evolución de la vela al vapor, analizando estructuras e instituciones a partir del planteamiento de algunas hipótesis. Ha sido necesario también analizar la identidad profesional de un grupo humano, la gente de mar, como ellos mismos se han denominado tradicionalmente, que se consideraban herederos de unas formas de vida y de trabajo cimentadas en siglos de



experiencia y que se definían frente a los «terrestres», sustentando una conciencia de clase que podía superar incluso barreras nacionales o lingüísticas.

La Marina mercante es, por su propia esencia, una actividad económica internacionalizada, cuyos protagonistas (hombres y barcos) se hallan imbricados en un escenario global en el que fluyen mercancías pero también ideas y tecnología. Así, fue uno de los campos donde la industrialización (entendida como un proceso de cambio en la organización de la producción, el trabajo y las relaciones laborales, además de ser la adopción de una nueva tecnología basada en el vapor) tuvo un impacto más radical, no solo económico y social sino también de identidades y culturas sociolaborales. La transición del modelo preindustrial al modelo industrial provocó una compleja combinación de cambio y continuidad en el mundo del trabajo en la mar, y la coexistencia de formas de trabajo inmutables durante generaciones con nuevos procesos de trabajo.

Después de un proceso prolongado en el tiempo, aproximadamente una centuria, las formas tradicionales y precapitalistas de trabajo y de vida se habían transformado radicalmente. ¿Cómo habían afectado estos cambios a los marineros? La hipótesis inicial era que probablemente habían sufrido un proceso de descualificación, ya que al desaparecer los aparejos de los veleros, desaparecía la esencia de su trabajo, el dominio del viento, y con él la propulsión del buque por este medio. De forma natural, sus habilidades y su cualificación eran puestas en cuestión, innecesarias ahora con la incorporación de la máquina de vapor. Sin embargo, esta tesis muestra que la desaparición de ciertos trabajos especializados fue sustituida en parte por otros no menos especializados, de forma que los marineros y su trabajo se adaptaron a la nueva realidad tecnológica en un tránsito lento y poco traumático.

Esta transición afectó de una forma u otra a todos los trabajadores de la mar, desde el capitán hasta el último marmitón. También estos procesos han sido descritos, y en cada caso he mostrado cómo se produjo esa transición y cuáles fueron los puntos de contacto o las diferencias de otras clases o categorías con el caso específico de los marineros. Finalmente, han entrado en escena los nuevos profesionales al servicio de la máquina, que se hallaban en competencia directa con la gente de mar, y cuyas características también han sido descritas.

Para dar respuesta a las preguntas planteadas al inicio de esta tesis, he establecido en primer lugar cuál era el marco legal que ha regulado el trabajo en la Marina mercante en el marco cronológico de esta tesis (1834-1914). Después, tras insistir en aquellas características del trabajo en la mar que son claves para la comprensión de un colectivo hasta ahora muy poco presente en la historiografía del trabajo, he reconstruido las líneas básicas del trabajo en la marina de vela, analizando su organización y sus rasgos principales, centrandó la atención en las diferentes clases y categorías laborales. Para cada una de ellas he establecido cuál era el proceso de formación, cómo se realizaba la definición de las cualificaciones, cuál era su posición en la jerarquía a bordo, etcétera. Finalmente, he diseccionado los cambios producidos con la mecanización y sus consecuencias para la gente de mar, y en concreto para quienes ya se definían colectivamente como «obreros del mar». Sintetizaré a continuación las tesis defendidas en cada uno de los capítulos.

El trabajo en la Marina mercante presentaba unas singularidades que implicaban unas formas de relación sociolaborales diferentes de las que podían encontrarse en los sectores terrestres, como la agricultura, la industria o la minería. La singularidad del trabajo en la mar y la personalidad de un colectivo de trabajadores sometido a un régimen jurídico diferente del resto le conferían una unidad que era necesario describir. Partiendo de la hipótesis inicial de la existencia de estas singularidades, se han desarrollado algunas ideas fundamentales en cuanto al centro de trabajo (el buque), que se hallaba en continuo movimiento, un espacio donde se confundían lugar de trabajo y domicilio, y que permanecía aislado del resto de la sociedad durante ciertos períodos. En ese contexto, también se muestra un mundo totalmente masculino, que compartía algunas de las características de la institución total de Goffman, en un entorno duro sometido a peligro constante. Como se ha dicho ya, el trabajo en la mar era un mundo de extremos y de limitaciones de todo tipo.

El sector de la navegación se sustentaba sobre una comunidad que ha creado y desarrollado una cultura del trabajo propia, segregada del mundo terrestre y autodefinida de forma consciente como algo diferente: «gente de mar». Este colectivo compartía con la gente de mar de otros países unas características comunes, pero el caso español tuvo además sus peculiaridades debidas al modelo de control ejercido por el Estado, sobre el sector marítimo en su conjunto, a través de la Marina de guerra. Esta supervisión fue muy limitada en la

mayor parte de las marinas mundiales, y conformó en nuestro país un proceso singular de relaciones, de organización del trabajo y de gestión de conflictos, entre otras cosas.

En el caso de las relaciones laborales, el marco jurídico en el que se desarrolló el trabajo en la Marina mercante española entre los siglos XVII y XX refleja claramente la supeditación del sector marítimo a las necesidades de la Marina de guerra por su condición de sector estratégico en la defensa de la nación. El instrumento básico de organización y control del colectivo fue la Matrícula de mar. Los efectos de la Matrícula (reserva de trabajo, mediatización del mercado laboral, sometimiento del trabajo a las necesidades de la defensa nacional, control de la disciplina, jurisdicción especial a través del Fuero de Marina, etcétera) explican gran parte de las características del trabajo en la Marina mercante en España. Esta institución del Antiguo Régimen fue abolida en 1873, pero su influencia se prolongó durante décadas, como he mostrado.

A caballo entre los siglos XIX y XX, en un contexto contestatario por parte de las clases trabajadoras, la lenta y limitada influencia del reformismo alcanzó, también, a las industrias marítimas, pero con efectos muy limitados. La necesidad de mantener una estructura altamente jerarquizada y constreñida por una disciplina de corte militar y la imposibilidad de regular la jornada laboral como en otros sectores terrestres, por ejemplo, fueron cuestiones de debate permanente. El sector de la navegación precisó de su propio movimiento reformista y de una producción legal propia, pero sus efectos sobre la masa de trabajadores marítimos fueron muy limitados.

El mercado laboral tenía también unas características distintivas respecto al resto de sectores, como el agrícola y el industrial, por ejemplo. Basado fundamentalmente en los puertos como centros de contratación y de embarque, en el caso de la Marina mercante española el peso de la Matrícula de mar y su reserva de trabajo fueron definitivos, limitando el acceso al trabajo y restringiendo a la población activa a un grupo cerrado, endogámico. La dependencia de un mercado colonial cautivo y autosuficiente desde el siglo XVI hasta 1898 explica en parte que la Marina mercante española se mantuviese fuera de los grandes circuitos comerciales del globo y no participase de la globalización del trabajo.

Un elemento que también separaba la Marina mercante de otros sectores económicos, y que asimismo ha sido desarrollado con un cierto detalle es la regulación de la contratación. En la Marina mercante las relaciones laborales se regulaban desde la Edad Media por medio del contrato de embarco, una contratación por escrito, detallada y supervisada por las autoridades, construida sobre una extensa producción legislativa que creaba un marco jurídico de seguridad y certeza desconocido en otras actividades económicas.

En cuanto a las condiciones de trabajo de la gente de mar, he aportado datos que muestran que debe aceptarse el hecho de que la mecanización, el desarrollo tecnológico en todos los niveles y la revolución de las comunicaciones comportaron una innegable mejora en las condiciones de trabajo y de vida, salvo en la cuestión salarial, que como ya demostró Valdalisio, se mantuvo prácticamente estable durante todo el período estudiado. Esta realidad de progreso en las condiciones de vida y trabajo en la mar ha quedado a menudo oculta por una visión idealizada del mundo de la vela que obviaba una realidad anterior de explotación, de desigualdades y de abusos que no desaparecieron en el mundo del vapor, pero que tampoco tuvieron su origen en la mecanización sino que eran preexistentes.

Un tema apuntado que precisa de una posterior profundización es el relativo a la salarización y la proletarización de los marinos mercantes. El proceso de salarización de los marinos, por lo menos desde el siglo XVI, los convierte en un grupo interesante en el conjunto de la historia del trabajo. De este modo hemos realizado algunas aportaciones en torno al debate de si existe un proceso de proletarización vinculado directamente a la mecanización, o si por el contrario este proceso debe ser vinculado a la salarización, que respaldan esta segunda interpretación, y que apoyan la consideración de los marinos como proletarios desde el siglo XVIII, aunque matizo las connotaciones negativas que han atribuido algunos autores a ese concepto.

Establecido este escenario general, el núcleo de la tesis ha consistido en el análisis de los efectos de la mecanización sobre la organización del trabajo y las identidades profesionales, especialmente en cuanto a los marineros se refiere. Para ello me he detenido con especial detalle en la descripción y el análisis de las características de las distintas profesiones, oficios y categorías profesionales a bordo de los veleros. He mostrado cómo la tripulación de un buque se organizaba a partir de una estructura fuertemente jerarquizada, rígida en sus límites competenciales, sociales y espaciales, que se cohesionaba con una mezcla equilibrada de

férrea disciplina de corte militar y de control social mediante un complejo sistema de usos y costumbres, leyes no escritas que determinaban lo que se podía y lo que no se podía hacer. Existían barreras físicas y espaciales entre las clases, y cada una de ellas se estructuraba en sí misma a partir de procesos de formación y cualificación. El trabajo, cada vez más intensivo según los barcos aumentaban en tamaño y en complejidad, requería de unos sistemas de disciplina y control de la fuerza de trabajo; en él, en España, jugaba un gran papel la supervisión por parte de la Marina de guerra. Esta supervisión alcanzaba todos los aspectos: las relaciones contractuales entre capital y trabajo, la movilidad de los trabajadores dentro y fuera del mercado, la relación entre el ciclo de vida laboral y las obligaciones militares, la organización del trabajo a bordo sometida a una disciplina militar tal que una simple protesta podía convertirse en un delito de sedición. Y también he mostrado cómo no puede menospreciarse el peso de la tradición y de los usos y costumbres en la mar en una actividad económica como es la industria del transporte marítimo.

La mecanización conllevó grandes transformaciones en cuanto a clases y categorías laborales en la segunda mitad del siglo XIX. La aparición de nuevas profesiones vinculadas a las máquinas como centro propulsor del buque, en sustitución de los aparejos de vela, tuvo consecuencias radicales para los marinos. Además, el aumento en el número de tripulantes por buque provocó el crecimiento proporcional del número de personas dedicadas a servicios auxiliares. Los profesionales vinculados a oficios puramente marítimos, los marineros sobre todo (como base de la manipulación del buque), se redujeron en proporción a otras clases, transformando las relaciones a bordo e incluso la visión que los propios hombres tenían de su trabajo. En este proceso de transición de la vela al vapor, junto con las nuevas clases y categorías que se fueron desarrollando, también resultaron afectados los oficiales de cubierta.

La cuestión clave en el planteamiento de esta tesis era definir cómo habían pasado por el proceso de cambio los marinos, y qué había representado esta evolución desde el punto de vista de la cualificación y de la cultura profesional. Ya se ha visto que en las diferentes clases, categorías socio profesionales y oficios de la Marina mercante la cualificación tiene que ver tanto con los procesos y las etapas de formación como con el reconocimiento de las propias capacidades por parte de los demás. También se ha visto que, al incorporarse nuevas formas de trabajo y nuevas tecnologías, el oficio de marinero se transformaba en un recorrido que implicaba la metamorfosis hacia nuevas formas de trabajo, en un proceso que no siempre

suponía una pérdida o un retroceso, sino más bien una evolución lenta. Es decir, que debe rechazarse la idea de una descualificación general y considerarse que se requieren nuevas e importantes habilidades, y con ellas un nuevo tipo de marinero en los buques de vapor, un profesional en el que se reconocen muchas de las características de sus ancestros de la época de la vela. Dicho esto, no he obviado que para un par de generaciones de marineros, y también de oficiales, los buques de vapor eran percibidos como algo degradante que representaba la fábrica, el hollín, el ruido y la despersonalización. La sustitución de la vela por el vapor fue un proceso largo, y durante al menos 50 años hubo ocasión para que unos se adaptaran, otros abandonasen la mar y finalmente las nuevas generaciones de jóvenes se incorporaran al trabajo en la mar, libres del peso de la tradición y por lo tanto abiertos a las nuevas tecnologías. A su vez, la aparición de nuevas profesiones y categorías provocó fricciones y resistencias, pero el peso de los cambios fue tan brutal que no hubo posibilidad de supervivencia para la vela y su mundo, que se desvaneció dejando una imagen fosilizada en una estampa romántica.

En el capítulo final de esta tesis, he dedicado un espacio al asociacionismo en la Marina mercante española, ya que precisamente una de las consecuencias del paso de la vela al vapor fue la eclosión del movimiento obrero en este sector. Al margen de las mutaciones sufridas por las clases dirigentes (por ejemplo, cambios en los roles tradicionales y aparición de una nueva clase directiva en la sala de máquinas), la transición de la «gente de mar» hacia la nueva consideración de «obreros del mar» resulta muy significativa. Frente a un mundo aparentemente inmutable como era la navegación de vela, donde el peso de la tradición y la costumbre era enorme, y los conflictos existían pero eran resueltos mediante mecanismos sencillos, los cambios en las tripulaciones del vapor llevaron de la mano un nuevo modelo de relaciones laborales. La combinación de paternalismo y disciplina militar no permitía ya gestionar los conflictos, viejos ni nuevos, de la misma forma. Los trabajadores, desde el capitán hasta el paje y desde el jefe de máquinas hasta el marmitón, se organizaban en asociaciones profesionales y sindicatos y a principios del siglo XX apareció el fenómeno de la huelga marítima. Evitando en todo momento recurrir a una aproximación tradicional al movimiento obrero, he intentado centrarme en los puntos de conflicto que se desarrollaban en cada clase y categoría, y apuntar las causas y las estrategias de resolución de los problemas.

Rediker (1989) apuntaba hace años que los historiadores marítimos podían jugar un papel importante en la generación de debates en los campos de la historia social, la económica y la del trabajo. Aseguraba, por ejemplo, que podían mostrar cómo algunos estudios sobre procesos específicos desarrollados en las sociedades terrestres estaban planteados de forma restringida o limitada, ya que la mayoría de esas comunidades estaban inextricablemente ligadas a movimientos internacionales de capital y trabajo. También podían mostrar cómo la historia del trabajo, que se había fijado esencialmente sobre la factoría y la revolución industrial (y en cómo esta había afectado a los trabajadores en tierra firme) continuaban utilizando conceptos muy limitados, en el espacio y en el tiempo. En este sentido, el caso de los marineros, o de la gente de mar en sentido amplio, aporta elementos para el debate, y abre la puerta a nuevas propuestas metodológicas que se escapan de los objetos de estudio tradicionales en la historia del trabajo y avanzan en una visión más global del mundo del trabajo.

En esta línea, mi tesis constituye una aportación en los tres ejes metodológicos planteados en la introducción. Por un lado, aporta a la historia del trabajo información sobre un sector no estudiado anteriormente en España, que junto con la pesca, la construcción naval y los trabajos portuarios, ayuda a comprender el mosaico de las industrias marítimas españolas en época contemporánea. Además, como estudio de caso en sentido muy amplio, ofrece materiales diferentes de los tradicionales que son objeto de estudio en la industria, la minería, etcétera. En cuanto a la historia social, mi tesis insiste en la importancia de un grupo profesional pequeño pero fundamental en la creación del mercado global y en los procesos de acumulación. Por ello analiza la organización del trabajo, las relaciones laborales y las culturas del trabajo, las identidades profesionales y las formas de asociacionismo de la gente de mar. Finalmente, en el campo de la metodología directamente vinculada con la historia marítima, presenta el caso español en el contexto internacional de estudios marítimos del que hasta ahora se hallaba ausente, permitiendo con ello la mejor comprensión del mundo del trabajo en el ámbito de la marina mercante global.

Barcelona, agosto de 2013

## BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

### ARCHIVOS Y FONDOS

#### ACA: Archivo de la Corona de Aragón.

##### Diversos. Comandancia de Marina de Barcelona.

- Expediente 15. *Diligencias por la detención del marinero de esta Matrícula Antonio Signes Castelló (1867).*
- Expediente 24. *Diligencias instruidas con motivo del fallecimiento de Silvestre Maristany, natural de Masnou, de cuarenta años, a bordo de la polacra-goleta Teresa, de la que era contramaestre (1869).*
- Expediente 25. *Causa contra el marinero Miguel Fiol y Sabater, de 20 años, natural de Barcelona, por deserción de la fragata mercante Bella Juana en Nueva Orleans, y ramo separado para el embargo de bienes por valor de 300 escudos, además de pena de dos campañas extraordinarias (1869).*
- Expediente 25. *Diligencias con motivo de la caída desde cubierta a la bodega del vapor Gallito, cuyo patrón es Mariano Valarino, del mayordomo Mariano Majó y Carreras, de Barcelona... (1870).*
- Expediente 31. *Diligencias para comprobar si ha sido natural la muerte de Dionisio Gallego y Casado, natural de Villanueva del Campo (Zamora), casado con Ana M.<sup>a</sup> de Barceló, vecina de Palma de Mallorca, muerte acaecida a bordo de la fragata Aretusa en la travesía de Nueva Orleans a Barcelona, buque en el que el fallecido iba de cocinero (1870).*
- Expediente 37. *Diligencias sumarias por insubordinación y desacato al capitán de la corbeta española Boa por los individuos de su dotación Gaspar Galiano, Tomás*



*Fernández, Lorenzo Marques, José Inglés, Francisco Abril, Pío Leuder, Ricardo de Solé y Juan Bautista Zaragoza (1872-1877).*

- Expediente 38. *Ramo separado para el embargo de bienes de José Font y Roldós, marinero de la Matrícula del distrito de Masnou, vecino de Gracia y catorce años antes vecino de Premiá de Mar, dimanado de la causa que se le forma por deserción de un buque mercante en América, por valor de 500 pesetas (s.f.)*

**AFT: Archivo de la compañía Hijos de José Tayá Sociedad en Comandita. (Familia Tayá)**

- Documentos sueltos. Lista de tripulantes del vapor *Ramón de Larrinaga* (1917)

**AHCOCINB: Archivo Histórico de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona.**

- Comisión de Asuntos Marítimos: Comisiones, Dictamen 171. Libro 295 (1923).

- Comisión de Asuntos Marítimos, Libro 2.146, núm. 59. (1912-1925).

- Expedientes en asuntos diversos: Caja 72, expediente 20; Caja 72, expediente 23; Caja 80, expediente 16; Caja 88, expediente 9; Caja 88, expediente 10; Caja 628, expediente 4 (expediente relacionado con el dictamen núm. 60); Caja 628, expediente 10; Caja 750, expediente 27.

**AHGCB: Archivo Histórico del Gobierno Civil de Barcelona.**

**Fondo de Asociaciones.**

- *Libro de Registro de Asociaciones*, núm. 1, registro 1.552, expediente 519 (1884) y expediente 565 (1885).

- *Libro de Registro de Asociaciones*, núm. 3, registro 4.716.

- *Libro de Registro de Asociaciones*, núm. 2, expediente 3.041.

- *Libro de Registro de Asociaciones*, núm. 2, registro 3.619 (*Estatutos del Sindicato Obrero del Ramo de Fonda Marítima y Reglamento de la Federación de Obreros de la Navegación y Transporte de España*).

- *Libro de Registro de Asociaciones*, núm. 4, expediente 7.281.

**AHPB: Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona.**

- Escribanía de Marina de Barcelona y Manuales diversos.

**AHPT: Archivo Histórico del Puerto de Tarragona.**

- Fondo del Gremio de Mareantes de Tarragona (antes Cofradía-Gremio de Mareantes-Sociedad Marítima Protectora). Caja 3, Signatura 9.

**AM: Archivo del capitán Salvador Maristany. (Sra. Sara Masó Maristany).**

- *Memoria del viaje al Istmo de Panamá y Estados del Pacífico. Por Salvador Maristany. Noviembre 1911 a junio 1912.* Copia mecanografiada firmada por el autor el 4 de septiembre de 1912.
- Cuaderno de bitácora de Salvador Maristany Sensat, capitán y piloto de derrota de la corbeta *Pablo Sensat* de la matrícula de Barcelona (viaje Barcelona-Manila, 1878-1879).

**AMNM: Archivo del Museo Naval de Madrid.**

- Manuscrito 0445, *Memoria y proyecto sobre arreglo de la Marina mercante, presentado a las Cortes por la Comisión nombrada al efecto y observaciones del capitán de navío D. Francisco Basurto. 1812-1813.*
- Impresos.

**APM: Archivo del capitán Pedro Mir Julià. (Sr. Pere Mir Puig).**

- *Libro de cuenta corriente del bergantín Amable Teresa con el capitán Pedro Mir Julià en su 25.ª expedición (1882).*
- *Libro de cuenta y razón del bergantín Ataulfo (1887).*
- Diario de Pedro Mir Julià.
- *El capità en Pere Mir i Julià i la guerra de Cuba.* Manuscrito inédito de J. Nadal Cañellas (s. f.):

**AS: Archivo del capitán Jaime Sust Alsina. (Sr. Josep Maria Sust Sust).**

- AS. *Memorias de Jaime Sust Alsina, Mamotreto* núm. 2,
- Libro de cuenta y razón de la corbeta *Habana en su primera expedición.* (1891).
- Correspondencia.

**AT: Archivo de la Compañía Línea de Vapores Tintoré. (Sr. Joaquim Maria Tintoré).**

- Documentos sueltos. Lista de los oficiales en plantilla y su antigüedad (1916).

**BC: Biblioteca de Cataluña.**

### **Fondo de la Junta de Comercio de Barcelona.**

- Legajo XLIX. Caja 66, carpeta 6.
- Legajo LIX bis. Caja 84, carpeta 16-2.
- Legajo LVI. Caja 78, carpeta 3.
- Legajo LVII. Caja 80, carpeta 27.
- Legajo LVIII. Caja 81, carpeta 13.
- Legajo CXXX. Caja 170, carpeta 4.
- Legajo CXXXIII. Caja 176, carpeta 2.
- Juntas Provinciales de Agricultura, Industria y Comercio. Expediente 3. Informes y Servicios. 1886. JC 246-11. Respuestas al interrogatorio dirigido a los armadores o navieros.
- Juntas Provinciales de Agricultura, Industria y Comercio. Expediente 3. Informes y Servicios. 1886. JC 246-11. Respuesta al cuestionario dirigido a los constructores de barcos de madera, de máquinas de vapor, armadores y comerciantes.
- Impresos JC Imp. 196/9.

### **MMB: Museo Marítimo de Barcelona.**

#### **Colecciones.**

- Documento 586 7D.
- Documentación de la corbeta *Voladora*, de El Masnou, 1882. Documento R. 1586. CLXXIII.
- Documentación personal de Daniel Llofriú. Rn 587/XX y Rn 587/XI 13.
- Documentación de la corbeta *Casualidad*, R 2932.
- *Estatutos generales del gremio de Arens de Mar*. 27 de noviembre de 1828. Documento 2.361.
- Documentación de la polacra goleta *Cronómetro*. Capitán Gerard Hombravella Maristany, 1877-1881. Colección. R 1585 D.
- Programa de historia oral *Veus de la Mar*: grabaciones diversas (historias de vida / tertulias)

#### **Archivo. Fondo de la Compañía Trasatlántica.**

- 2.1.1/43 Vapor *Infanta Isabel* (1862-1867).
- 2.1.1/45 Vapor *Isla de Cebú* (1883).

- 2.1.1/51 Vapor *Larache* (1908).
- 2.1.1/60 Vapor *México* (1901).
- 2.2.1/25 s/n
- 2.2.1/29 Vapor *Comillas* (1871-1880).
- 2.2.1/14 Personal.
- 2.2.5 Vapor correo *Santander* (1880-1884).
- 2.5.3/17 Asuntos oficiales (1893-1898).

## **PUBLICACIONES PERIÓDICAS**

- Boletín del Círculo de Maquinistas de la Armada* (1873).
- Boletín Oficial de la Liga Marítima* (1914).
- Boletín Náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española* (1911-1912)
- Catalunya Marítima* (1919-1921).
- El Fomento de la Marina* (1883-1884).
- El Maquinista Naval* (1911-1917).
- El Mundo Naval Ilustrado* (1897-1898).
- El Serviola* (1895).
- Gaceta de Madrid* (diversos años).
- Ibérica* (1914-1918).
- La Marina Española* (1867-1868).
- La Marina Mercante* (1920-1923).
- Marina* (1915-1916).
- Navegación* (1918-1921).
- Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona* (1884-1893).
- Revista General de la Marina Militar y Mercante Española* (1893).
- Revista General de Marina* (1881).
- Revista de Navegación y Comercio* (1889-1898).
- Revista Marítima* (1877-1881).
- Vida Marítima* (1901-1923).

## BIBLIOGRAFÍA

ACOSTA RAMÍREZ, F. (1996): «Trabajo y clase dominante en la Restauración. La legislación laboral en las cortes», en CASTILLO, S. (coord.), *El trabajo a través de la historia*. Madrid: UGT - Centro de Estudios Históricos, Asociación de Historia Social, 455-460.

AGACINO MARTÍNEZ, E.

- (1896): *Guía práctica del marino mercante*. Cádiz: Tipografía Geditana.
- (1912): *Manual práctico del marino mercante*. Cádiz: Litografía y tipografía de F. Rodríguez de Silva.
- (1914): «La Marina mercante de España», en *Vida Marítima*, núm. 453, 30 de julio de 1914, 321- 327.

AIZPURU, M.; RIVERA, A. (1994): *Manual de historia social del trabajo*. Madrid: Siglo XXI editores.

*Álbum dedicat al Asilo Naval Español. Fundat a Barcelona l'any 1877*. Barcelona: Imprenta Castells Bonet, 1936.

ALEGRET, J. L.; NADAL, B. (1987): *Les Confraries de Pescadors. La dimensió social de la pesca a Catalunya*. Barcelona: Direcció General de Pesca Marítima. Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca. Generalitat de Catalunya.

ALEXANDER, D. (1980): «Literacy among Canadian and Foreign Seamen 1863-1899» en OMMER, R. y PANTING, Gerald. (ed.): *Working men who went wet. Proceedings of the Fourth Conference of the Atlantic Canada Shipping Project, July 24 - July 26, 1980*. Saint John Newfoundland: Memorial University of Newfoundland, 3-33.

ALFARO ZAFORTEZA, C.

- (2006): «The Moderado Party and the Introduction of Steam Power in the Spanish Navy, 1844-1854» en *War in History*, núm. 13, 2006, 441-467.
- (2007): «La Sociedad Nuevo Vulcano, la Armada y los orígenes de la navegación a vapor en España, 1834-1855» en *Drassana*, núm. 15, 74-83.

ALLINGTON, G. P. (2004): «Sailing Rigs and Their Use on Ocean-going Merchant Steamships, 1820-1910» en *International Journal of Maritime History*, núm. 16, vol. I, 125-152.

ALONSO BARCÓN, A. (1978): *La condición obrera de los marinos mercantes (Aspectos sociológicos del trabajo en la mar)*. Madrid: Akal.

AMENGUAL, E. (1880): *Información naviera. Discurso pronunciado por Esteban Amengual en la sesión del día 5 de abril de 1880*. Barcelona: Imprenta Barcelonesa.

ANASTASIO PASCUAL, E. (1918): *El personal de navegación. Su formación y reclutamiento. Los centros de instrucción marítima. Conferencia pronunciada el día 22 de febrero de 1918 en el salón de actos del Fomento del Trabajo Nacional bajo los auspicios de la Sociedad de Geografía Comercial de Barcelona*. Barcelona: Establecimiento tipográfico de Mariano Galve.

ANCA ALAMILLO, A. (2005): *El historial de la corbeta Tornado (1862-1940). Viaje a través de la política española del último tercio del siglo XIX y Memoria del Asilo Naval Español*, Barcelona: Museo Marítimo de Barcelona.

ANDRADE NARANJO, M. (1927): *Guía Legislativa para los maquinistas navales, fogoneros habilitados de maquinistas y mecánicos de la Marina Mercante Española*. Cádiz: La Geditana.

ANGLÉS DE YEBRA, J.

- (1911): «La ley de Accidentes del Trabajo», en *Boletín Náutico*, núm. 114, 1 de diciembre de 1911.

- (1912): «La ley de Accidentes del Trabajo», en *Boletín Náutico*; núm. 115, 4 de enero de 1912.

*Anuari d'Estadística Social de Catalunya. Publicat pel Museu Social de Barcelona*. Barcelona: Imprenta Farré Asensio. Barcelona, 1912.

*Anuari d'Estadística Social de Catalunya. Publicat pel Museu Social de Barcelona:*  
Barcelona: Imprenta Farré Asensio, 1914.

ARMSTRONG, J. (2009): «The Crewing of British Coastal Colliers, 1870-1914» en *The Vital Spark: the British Coastal Trade 1700-1930. Research in Maritime History*, núm. 40, St. John's Newfoundland: International Maritime Economic History Association.

ARROYO RUÍZ-ZORRILLA, R.

- (1994): «Las enseñanzas de náutica en el siglo XVIII» en *Revista de Historia Naval*, núm. 46, 7-30.

- (2003): *Apunte para una historia de la enseñanza de la náutica en España*. Madrid: Centro de Publicaciones del Ministerios de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Dirección General de la Marina Mercante.

ARROYO RUÍZ-ZORRILLA, R.; PÉREZ DE RUBÍN, J.; ANCA ALAMILLO, A. (2005): *La Real Liga Naval Española. Breve historia de su creación y de sus primeras iniciativas en defensa de la España Marítima*, Madrid: Palafox & Pezuela, D. L.

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS Y CONSIGNATARIOS DE BARCELONA. *Contestación al interrogatorio acerca de las consecuencias que ha producido la supresión del derecho diferencial de bandera y medidas que puedan adaptarse para el fomento de la Marina mercante y del comercio nacional*. Barcelona: Imprenta Barcelonesa, 1879.

ASOCIACIÓN NÁUTICA ESPAÑOLA (1904). *Memoria*. Barcelona: Establecimiento tipográfico de Mariano Galvé, s. f.

ASÚNSOLO GARCÍA, J. L. (1999): «La Compañía Trasatlántica Española en las Guerra Coloniales del 98» en *Militaria. Revista de Cultura Militar*, núm. 13, 77-92.

AUÑON Y VILLALÓN, R. (1888): «El alimento de las dotaciones» en *Revista General de Marina*, febrero 1888, 147-158.

BACARDÍ Y JANER, A. de.

- (1849): *Ordenanza de S.M. para el regimen y gobierno de las Matriculas del mar adicionada con notas y comentarios en que se explican las alteraciones o modificaciones que han recibido cada uno de sus artículos*. Barcelona: Imprenta de Tomás Gorchs.
- (1861): *Diccionario del derecho marítimo de España en sus relaciones con la marina mercante, escrito en vista de la legislación marítima, mercantil, rentística e internacional..* Barcelona. Establecimiento tipográfico de N. Ramirez.

BALLESTEROS DONCEL, E.; VALIENTE VARA, T.

- (1999): «El empleo ferroviario como una construcción masculina. El caso de la compañía MZA, 1857-1937». Documento de trabajo. Consultado el 5 de abril de 2013 en [www.unizar.es/eueez/cahe/varaballesteros.pdf](http://www.unizar.es/eueez/cahe/varaballesteros.pdf).
- (2009): «Retribuciones de los trabajadores del ferrocarril. El mito de la aristocracia obrera» en *V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma, 14-16 de octubre de 2009.

BARREDA, F. (1932): *La flota comercial santanderina desde 1800 hasta 1870. Aportaciones para su estudio*. Santander: Imprenta de la Librería Moderna.

BARRERA BIDET, S. (1892): *Guía de los aspirantes a maquinistas navales, arreglada al nuevo programa oficial*. Barcelona: Casa de la Caridad.

BASSEGODA MUSTÉ, P. J. (1962): *Diseños de la villa del Masnou y de su marina de vela del ochocientos*. Barcelona: Gutemberg.

BENGOECHEA ECHAONDO, S. (2001): «Conflictividad social en Barcelona durante 1903. Un estudio realizado en base a la correspondencia cruzada entre el ministro de la Gobernación, Antonio Maura, con los gobernadores civiles de Barcelona y ciertos sectores de la patronal», en ARENAS, C; PONS, J; FLORENCIO, A. (ed.) (2001): *Trabajo y relaciones laborales en la España contemporánea*. Sevilla: Mergablum, 325-339.

BESSEN, J. E. (2011): *Was mechanization Des-killing? The origins of Task-Biased Technical Change*. Boston University School of Law Working Paper, Núms. 11-13 (18 de marzo de



2011). <http://www.bu.edu/law/faculty/scholarship/workingpapers/2011.html>. Consultado el 5 de mayo de 2012.

BETTANINI, A. (1921): *Le Imprese di navigazione*. Torino: Unione tipografico-editrice torinese.

BLANCO, A.

- (1919): *Manejo marinerero de los buques de comercio: con un apéndice sobre sanidad e higiene naval*. Bilbao: Imp. y Enc. de Francisco Arano.

- (s. f.): *El título de capitán de la Marina mercante*. Bilbao: Dochao.

- (s. f.): *El título de piloto de la Marina mercante*. Bilbao: Dochao.

BLANCO, M. del (ed.) (2005): *Ética y Técnica. Escritos de José Pérez del Río*. Barcelona: Sociedad General de Jefes y Oficiales de Máquinas de España.

BONAMUSA, F.; SERRALLONGA, J. (1995): *Del roig al groc. Barcelona, 1868-1871. Quintes i epidèmies*. Barcelona: L'Avenç y Diputació de Barcelona.

BORDEJÉ, F. de (1993): *Crónica de la marina española en el siglo XIX, 1808-1868*. Madrid: Ministerio de Defensa.

BORDERÍAS MONDÉJAR, C. (2009): «Work Organization and supervisión in the Textile Industry. The case of La España Industrial (1849-1888)», en EECKHOUT, P. Van den (ed.) (2009): *Supervision and Authority in Industry: Western European Experiences, 1830-1939*. New York: Berghahn Books, 34-59.

BRAVERMAN, H. (1974): *Labour and Monopoly Capital. The Degradation of Work in the Twenty Century*. New York: Monthly Review Press. [*Trabajo y capital monopolista. La degradación del trabajo en el siglo XX*. México D. F.: Editorial Nuestro Tiempo, S. A. 1984].

BREULLY, J. (1991): «Qué es la historia social», en *Historia Social*, núm. 10, primavera-verano 1991, 141-144.

BROEZE, F.

- (1995): «Maritime History at the Crossroads: A Critica Review of Recent Historiography» en BROEZE, F. (ed.): *Maritime History at the Crossroads: A Critica Review of Recent Historiography*. Research in Maritime History, núm. 9, IX-XXI. St. John's, Newfoundland: International Maritime Economic History Association.
- (2002): *The globalisation of the oceans: containerisation from the 1950s to the present*. Research in Maritime History, núm. 23. St. John's Newfoundland: International Maritime Economic History Association.

BRUJIN, J. R. (2005): «Seafarers in Early Modern and Modern Times: Change and Continuity» en *International Journal of Maritime History*, XVII, núm. 1, junio de 2005, 1-16.

BUADES MERCADER, J. B. (2001): *El factor silenciado. Conferencia pronunciada en la Facultat de Nàutica de Barcelona* (marzo de 2001). Barcelona (edición no venal).

BURTON, V. C.

- (1985): «Counting seafarers: The Published Records of the Registry of Merchant Seamen, 1849-1913» en *The Mariner's Mirror*, vol. 71, núm. 3, 305-320.
- (1990): «The Making of a Nineteenth-Century Profession: Shipmasters and the British Shipping Industry» en *Journal of the Canadian Historical Association / Revue de la Société historique du Canada*, vol. 1, núm. 1, 1990, 109-110.

CABRERA, M.; REY REGUILLO, F. del (2002): *El poder de los empresarios. Política e intereses económicos en la España Contemporánea (1875-2000)*. Madrid: Taurus.

CARRERA PUJAL, J. (1961): *La economía de Cataluña en el siglo XIX. [Tomo IV (Marina mercante, puertos, carreteras y ferrocarriles)]*. Barcelona: Editorial Bosch, 7-129.

CASANUEVAS, F.; FRAIDIAS, T. J. (1990): «El *Real Fernando*, primer vapor español», en *Revista de Historia Naval*, núm. 28. 49-54

CASTILLO, S. (1992): «Todos iguales ante la ley... del mas fuerte. La legislación laboral y los socialistas españoles en el cambio de siglo (XIX-XX)» en *Sociología del Trabajo*, núm. 14 (1991-1992), 149-176.

*Catástrofe del vapor Express. Junta de Auxilios a favor de las familias de aquel siniestro. Memoria.* Barcelona: Establecimiento tipográfico de Narciso Ramírez y Cia. 1876.

CERVERA PERY, J.

- (1979): *Marina y política en la España del siglo XIX.* Madrid: Editorial San Martín.

- (2000): *La Marina Mercante Española: Historia y Circunstancia.* Madrid: Editorial San Martín.

CERVERA VALDERRAMA, J. (1908): *Manual del Contramaestre.* Ferrol: Imprenta de *El Correo Gallego.*

CHAUNU, P. (1983): *Sevilla y América siglos XVI y XVII.* Sevilla: Universidad de Sevilla.

CHIN, A.; JUHN, C.; THOMPSON, M. (2004): *Technical change and the wage structure during the second industrial revolution: evidence from the Merchant marine, 1865-1912.* National Bureau of Economic Research Paper Series, Working paper 10728. <http://www.nber.org/papers/w10728>. Consultado el 5 de mayo de 2012.

*Codice per la Veneta Mercantile Marina, approvato dal decreto dell'eccellentissimo senato. 21 Settembre 1786.* Venecia: Antonio Pinelli Stampatori Ducali.

*Código de comercio decretado, sancionado y promulgado en 30 de mayo de 1829. Edición oficial.* Madrid: Establecimiento Tipográfico Militar, 1851.

*Código de comercio de 1885. Edición oficial.* Madrid: [s.n.] 1885.

COLLDEFORNIS LLADÓ, F. de P. (1951): *Historial de los Gremios de Mar de Barcelona (1750-1865).* Barcelona: edición del autor.

COMISIÓN DE ESTADÍSTICA DEL REINO. *Anuario Estadístico de España correspondiente a 1859 y 1860.* Madrid: Imprenta Nacional, 1860.

COMISIÓN HIDROGRÁFICA DE LA PENÍNSULA (1888): «Algunas noticias sobre la Exposición Universal de Barcelona en 1888», en *Revista General de Marina*, agosto de 1888, 154-155.

#### COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA

- (1884): *Instrucciones Generales para los servicios marítimos*. Cádiz: Imprenta de la Revista Médica [ejemplar con anotaciones y adendas manuscritas de Salvador Maristany].

- (1885): *Memorándum sobre los siniestros de los vapores Gijón y Vizcaya*. Cádiz: Imprenta de la *Revista Médica*.

- (1923): *Instrucciones Generales. Adiciones y modificaciones hasta marzo de 1923*. Cádiz: Imprenta de la *Revista Médica*.

#### CONCAS, Victor M.

- (1899): «El problema de la marinería», en *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 55, 1 de agosto de 1899, 289.

- (1900a): «La marina de guerra y la mercante», en *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 31, 20 de noviembre de 1900, 488-491.

- (1900b): «Miseria con galones dorados», *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 34, 20 de diciembre de 1900, 538.

*Conferencia Internacional de los Marineros, celebrada en Génova el 15 de junio de 1919. Memoria*. Madrid: Sociedad Española de Artes Gráficas, 1920.

*Congreso de Navieros y Consignatarios Españoles*. Madrid: Imprenta y Estenotipia de El Liberal, 1886.

CONSEJO SUPERIOR DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO (1879): *Comisión especial encargada de emitir dictamen acerca del interrogatorio de las medidas que pueden adoptarse para el fomento de la Marina mercante y del comercio nacional*. Madrid: Establecimiento tipográfico de M. M. de los Ríos.

*Contestación al interrogatorio acerca de las consecuencias que ha producido la supresión del derecho diferencial de bandera y medidas que puedan adaptarse para el fomento de la Marina mercante y del comercio nacional.* Barcelona: Imprenta Barcelonesa, 1879.

*Contestación del Centro Industrial de Cataluña al cuestionario formulado por la Comisión de Reformas Sociales y dirigida a la Ilustre Comisión Provincial de Barcelona.* Barcelona: Establecimiento tipográfico de José Miret, 1884.

COOPER, M. (1989): «Maritime Labour and Crew List Análisis. Problems, Prospects, and Methodologies», en *Labour / Le Travail*, núm. 23 (primavera 1989), 179-194.

CORA CORA, J. (1905): «Estudio acerca de la forma en que actualmente se contrata el embarque de tripulaciones», en *Revista General de Marina*, núm. 57, agosto, 215-234.

CORROZA, C. (1865): *Estudios sobre una ley para el uso general del mar, para la navegación y para los puertos.* Madrid: Imprenta de la viuda de D. J. Cosme de la Peña.

*Cuadros estadísticos que manifiestan el estado de la Marina mercante española en 1.º de enero de 1892, publicados por el Ministerio de la Marina,* Madrid: Imprenta y Litografía de los Huérfanos, 1892.

DANA, R. H. (1863): *The Seaman's Manual containing a treatise on practical seamanship.* London: Edward Moxon & Co.

DAVALILLO AURROKOETXEA, A. (1995): *Evolución histórica de la Escuela de Náutica de Bilbao.* Vitoria: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.

DAVIES, R. (2012): *The rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries.* Primera edición: 1962. (Reeditado en *Research in Maritime History*, núm. 48, , St. John's Newfoundland: International Maritime Economic History Association

DELGADO RIBAS, J. M.

- (1981): «La navegació catalana d'altura: els mariners del comerç lliure» en *L'Avenç*, núm. 52 (febrero 1981), 128-131.
- (1985): «La industria naviera en Cataluña y el País Vasco: un estudio comparativo (1750-1850)» en GONZÁLEZ; MALUQUER; DE RIQUER, *Industrialización y nacionalismo. Análisis comparativos. Actas del I Coloquio Vasco-Catalán de Historia, celebrado en Sitges: 20-22 de diciembre de 1982*, 89-107.
- (1986): «Els catalans i el lliure comerç» en VV. AA., *El Comerç entre Catalunya i Amèrica. Segles XVIII i XIX*, Barcelona: L'Avenç. Col·lecció Clio, 81-94.
- (1989): «La Marina mercante española durante el reinado de Carlos III» en *La Marina de la Ilustración. II Jornadas de Historia Marítima*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 2, Madrid, 63-74.

*Diccionario Geográfico Universal dedicado a la Reina Nuestra Señora*. Barcelona: Imprenta de José Torner, 1831.

DIXON, C. H. (1981): *Seamen and the Law: An Examination of the Impact of Legislation on the British Merchant Seaman's Lot, 1588-1918*. Tesis doctoral inédita. University College London.

DUO, G.

- (2001): *Las Escuelas de Náutica de Bizkaia, Gipuzkoa y Laburdi. Siglos XVI-XX. Análisis histórico documental*. Vitoria: Servicio de Publicaciones del Gobierno Vasco.
- (2003): «Enseñanza de maquinista naval en las escuelas de náutica de Bizkaia (1860-1925)» en *Zainak*, núm. 25, 501-524.

EECKHOUT, P. van den (2009): «Foremen in America and Western European Industry before the First World War» en EECKHOUT, P. van den (ed.): *Supervision and Authority in Industry: Western European Experiences, 1830-1939*. New York: Berghahn Books, 1-33.

ELÍAS DE MOLINS, J.

- (1883): *Estado de la Marina mercante española y medios para fomentarla: discurso pronunciado en el Congreso de Geografía Colonial y Mercantil*. Barcelona: Ateneo Barcelonés.

- (1885): «La flota de guerra y la Marina mercante española», en *Revisa de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*, tomo II, 1885, 143.

ELLMERS, D.; ROMERO MARÍN, J. (2007): «Los faquines de capçana y su supervivencia en la era liberal» en *Drassana*, núm. 15, 104-114.

*Empresa de Vapores por el Ebro*. Barcelona: Imprenta del Constitucional. 1842.

*Enciclopedia General del Mar*. Barcelona: Ediciones Garriga, 1957 [hay una segunda edición de 1988].

ENRECH, C.

- (2003): «Jerarquía fabril y cualificación en la industria textil durante el último tercio del siglo XIX», en *Historia Social*, núm. 45, 101-117.

- (2005): *Indústria i Ofici. Conflicte social i jerarquies obreres a la Catalunya Tèxtil (1881-1923)*. Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona.

ESCALAS, F. [(1915): «La Marina mercante española» en *Lecciones del VIII Curso Internacional de Expansión Comercial, celebrado en Barcelona del 27 de julio al 12 de agosto de 1914*. Barcelona [s.n.], 420-421.

ESCAÑO, A. (1820): *Ideas sobre un plan de reforma para la marina militar*. Madrid: [s.n]

*Estado General de la Armada para el año 1871*. Madrid: Imprenta Real. 1871.

*Estado General de la Real Armada*. Año de 1808. Madrid: Imprenta Real. 1808.

ESTASÉN CORTADA, P. (1880): *Costumbres marítimas de la costa de Cataluña. Ensayo sobre los contratos conocidos con el nombre de mota, participación en madera y relaciones jurídicas a que dan lugar*. Barcelona: Sucesores de Narciso Ramírez y Cia.

*Estatutos del Sindicato Obrero del Ramo de Fonda Marítima*. Cadiz: Tipografía Comercial, 1902.

*Estatutos y reglamento de La Salvadora, sociedad anónima de seguros marítimos, avales, afianzamientos y subvenciones a las viudas, huérfanos y padres de los marinos, y los matriculados de mar impedidos*. Barcelona: Imp. de Cervantes, 1857.

*Exposición dirigida al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda, por la comisión nombrada por todas las clases de Santander, solicitando el planteamiento de las reformas marítimas que deben ser el complemento de la supresión del derecho diferencial de bandera para las importaciones terrestres*. Santander: Imprenta y Litografía de J. M. Martínez, 1867.

*Exposición dirigida al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda, por la Junta Provincial de Agricultura, Industrias y Comercio de Santander, desenvolviendo el cuadro completo de reformas que deberán acompañar la supresión de los derechos diferenciales de bandera para las importaciones terrestres*. Santander: Imprenta y Litografía de J. M. Martínez, 1864.

*Exposición elevada a su Majestad la Reina nuestra señora, por la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio de La Coruña, solicitando el planteamiento de reformas marítima que en consonancia con la ley de 21 de julio de 1865, deberán ser el complemento de la supresión del derecho diferencial de bandera para las importaciones terrestres*. La Coruña: Imprenta y Litografía de D. Domingo Puga, 1867.

*Exposición relativa al Proyecto de Ordenanza para el régimen y gobierno de las Matriculas de mar, elevada al Congreso de Diputados por la Junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Barcelona*. Barcelona: 1862.

*Extracto de la Información escrita preliminar del congreso convocado por la Liga Marítima Española*. Madrid: Imprenta de la sucesora de M. Minuesa de los Ríos, 1901.



FAES DÍAZ, E. (2009): *Claudio López Bru. Marqués de Comillas*. Madrid: Marcial Pons.

FARIÑA, F.; OLONDO, T. (1934): *Derecho Marítimo. Principios generales y legislación mercantil, administrativa e internacional*. Ávila: Tipografía y encuadernación de Senén Martín Díaz.

FAYLE, C. E. (2006): *A Short History of the World's Shipping Industry*. London: Routledge (reimpresión del original, publicado en 1933).

FERNÁNDEZ DÍAZ, R.; MARTÍNEZ SHAW, C.

- (1984): «La gente de mar en la Cataluña del XVIII», *Primer congrés d'Història Moderna de Catalunya. Barcelona, del 17 al 21 de diciembre de 1984*. Barcelona: Universidad de Barcelona, Facultad de Geografía e Historia, primer volumen, 553-567.

- (1995): «Las Revistas de Inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII», en MARTÍNEZ SHAW, C., (ed.) (1995): *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, 243-271.

FERNÁNDEZ DURO, C. (1972): *La Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*, Madrid: Editorial Naval.

FERNÁNDEZ REPETO, J. (1928): *Defensa del capitán del vapor español «Eugenio Dotrus» Don Pedro Astoreca Monasterio ante el Consejo de Guerra con motivo de la varada del buque y posterior naufragio en la Playa de los Lances de Tarifa*. Cádiz: [s. n.].

FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, G. (1879): *Curso de máquinas de vapor: que comprende la descripción, el manejo y el entretenimiento de los principales tipos de calderas, máquinas y propulsores, usados en la navegación de vapor*. Madrid: Fontanet.

FERNÁNDEZ-CARO Y NOVILLAS, Á. (1879): *Elementos de Higiene Naval*. Madrid: Aribau y Cia.

FERREIRO, M. (1881): «Memoria sobre la conveniencia de establecer una sociedad española de salvamento de naufragos», en *Revista General de Marina*, tomo VI, 1881, 185-296.

FERRET, Z. (1819): *Exposición histórica de las causas que más han influido en la decadencia de la Marina Española e indicación de algunos medios para restaurarla*. Barcelona: Impreso por Roca y Gaspar.

FIGUEROLA, L. (1849): *Estadísticas de Barcelona en 1849*. Barcelona: Imprenta y Librería de Tomas Gorchs. Edición facsímil del original publicada por el Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1968.

FINKEL, L. (1994): *La organización social del trabajo*. Madrid: Ediciones Pirámide S. A.

FISCHER, L. R. (1992): «Around the Rim: Seaman's Wages in North Sea Ports, 1863-1900», en *The North Sea. Twelve Essays on Social History of Maritime Labour*. Stavanger: Stavanger Maritime Museum & The Association of North Sea Societies, 59-78.

FISHER, L. R.; NORDVIK, H. W.

- (1985): «A Crucial Six Percent: Norwegian Seafarers in the Canadian Merchant Marine, 1863-1913» en *Sjøfartshistorisk Årbok 1984*, Bergen: Sjøfartsmuseum.

- (1988): «Salaries of the Sea: Maritime Wages in Stavanger, 1892-1914», en *Stavanger Museum Yearbook 1987*, Stavanger.

- (2011): «Are We in Danger of Being Left With Our Journals and Not More Else?: The Future of Maritime History?», *The Mariner's Mirror*, febrero de 2011, 366-381.

FLAQUER MONTEQUE, R. (1999): «Los derechos de asociación, reunión y manifestación» en *Revista Ayer. Revista de la Asociación de Historia Contemporánea*, núm. 34 (1999), 155-175. Número dedicado a *Derechos y constitución*

FLORES MOSCOSO, Á. (1985): «Tripulantes de inferior categoría: llovidos y desvalidos, siglo XVIII», en TORRES, B; HERNÁNDEZ PALOMO, J. J. (coord.), *Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*: Universidad de Santa María de la Rábida, marzo 1984 , 251-270.

FORCADELL ÁLVAREZ, C. (2001): «La historia social en España. Edad Contemporánea», en CASTILLO, S.; FERNÁNDEZ, R. (coords.): *Historia Social y Ciencias sociales*. Lérida: Editorial Milenio, 69-83.

FOULKE, R. D. (1963): «Life in the Dying World of Sail, 1870-1910» en *Journal of British Studies*, vol. 3, núm. 1 (noviembre 1963), 105-136.

FRANCISCO LÓPEZ, R. de (2010): «La construcción en España de las primeras estrategias preventivas con relación a enfermedades y riesgos en el trabajo» en ASENJO, A. (dir.): *Trabajo y salud. Desde la protección a la prevención*. Madrid: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, Fundación Largo Caballero, Mutua Fraternidad-Mupresa, 48-109.

FRICKE, P. H. (1973): «Seafarer and Community» en FRICKE, P. H. (ed.): *Seafarer and Community. Towards a Social Understanding of Seafaring*. Londres: Croom Helm, 1-7.

GAGO GONZÁLEZ, J. M. (2006): «Aproximación a la historia social: el trabajo y la vida cotidiana de los ferroviarios de movimiento y tracción en la RENFE: una historia oral» en *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga, 20-22 de septiembre de 2006.

GARCÍA BALAÑÀ, A. (2004): *La fabricació de la fàbrica. Treball i política a la Catalunya cotonera (1784-1874)*, Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat.

GARCÍA DE PAREDES Y CASTRO, J.; BARBUDO DUARTE, E. (1950): *Tratado de Maniobra*. Cádiz: Ediciones Fragata. Cuaderno núm. 8, «Maniobra con buques de vela».

GARCÍA DOMINGO, E.

- (1995): «La Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. Un altre punt de vista sobre la nostra Historia Marítima» en *Drassana*, núm. 4, noviembre de 1995, 8-15.

- (1998): *Viure o morir al mar: El salvament marítim al Maresme*. Vilassar de Mar: Oikos-Tau, S.A. Ediciones.

- (2000): «Els pailebots, uns treballadors discrets» en *II Jornades de Marina Tradicional Promediterrània 2000*. Palamós.

- (2005): *¿España neutral? La marina mercante española y la Gran Guerra: 1914-1918*, Madrid: Real de Catorce.
- (2007): *Hijos de José Tayà S. en C.: el miratge de la Gran Guerra (1915-1926)*. Barcelona: Museo Marítimo de Barcelona.
- (2010): «Engine Drivers or Engineers: Ships' Engineers in the Spanish Merchant Navy (1834-1893) en *Journal of Mediterranean Studies*, vol. 19, núm. 2, 249-270.

GARCÍA DOMINGO, E.; LÓPEZ MIGUEL, O. (2004): «Los prácticos del puerto de Barcelona» en *Actes del I Congrés d'Història Marítima de Catalunya*. CD Rom. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona.

GARCÍA GARRALÓN, M. (2007): *Taller de mareantes: el Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847)*. Sevilla: Fundación Cajazol.

GARCÍA LÓPEZ, J. R. (2000): *Ordenanzas del Gremio de Mareantes de Gijón*. Gijón: Fundación Alvargonzález.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. ; MARTÍNEZ SHAW, C. (1992): *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824) Granada: Universidad de Granada*.

GARDINER, R. (ed.)

- (1993a): *The Advent of the Steam. The Merchant Steamship Before 1900*. Londres: Conway Maritime Press.
- (1993b): *Sail's Last Century. The Merchant Sailing Ship, 1830-1930*. Londres: Conway Maritime Press.
- (1994): *Golden Age of Shipping: Classic Merchant Ship, 1900-1960*. Londres: Conwany Maritime Press.

GARRABOU, R. (1982): *Enginyers Industrials, modernització econòmica i burgesia a Catalunya. 1850 - inicis de segle XX*. Barcelona: L'Avenç y Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya.

GARRIDO ESCOBAR, A. (2011): *La pesca al Cap de Creus a l'època moderna (segles XVI-XVIII). Organització, gestió i conflictes per l'accés als recursos pesquers*. Tesis doctoral inédita. Universitat de Girona.

GASSET, M. (1783): *El capellán de marina instruido*. Barcelona: Bernardo Pla Impresor.

GERSTENBERGER, H.

- (1996): «Men Apart: The Concept of Total Institution and the Analysis of Seafaring» en *International Journal of Maritime History*, I, núm. 1, junio de 1996, 173-182.

- (2001): «The Disciplining of German Seamen» en *International Journal of Maritime History*, XIII, núm. 2, diciembre de 2001, 37-50.

GIMÉNEZ BLASCO, J. (2009): *De la vela al vapor. La marina catalana a través d'una familia de Vilassar de Mar: els Sust*. Lleida: Pagés Editors y Ajuntament de Vilassar.

GISPERT, M. (1869): *Explicación detallada del nuevo sistema métrico decimal de medidas, pesos y moneda*. Barcelona: Imprenta de Miguel González.

GODINA, M. (1893): «Capitanes de papeles» en *Revista General de la Marina Militar y Mercante Española*, núm. 13, 30 de marzo de 1893, 245.

GOFFMAN, E. (2001): *Internados. Ensayos sobre la situación social de los enfermos mentales*. Buenos Aires: Amorrortu Editores.

GÓMEZ MENDOZA, A.; SAN RAMÓN, E. (2007): «Transportes y comunicaciones» en CARRERAS, A.; TAFUNELL, X. (eds.): *Estadísticas históricas de España*. Madrid: Crítica - Fundación BBV.

GONZÁLEZ AVEÑO (1891): «La reforma en los estudios de náutica» en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 68, 10 de septiembre de 1891, 2-3.

GONZÁLEZ VALLÉS, B. (1955): «La construcción de máquinas en el siglo XIX» en *MeTaM*, núm. 20. Número extraordinario dedicado al centenario de la Maquinista Terrestre y Marítima, 73-75.

GONZÁLEZ, P. M. (1805): *Tratado de las enfermedades de la gente de mar, en que se exponen sus causas, y los medios de precaverlas*. Madrid: Imprenta Real.

GOÑI, E. (1931): *Pro Montepío Marítimo Nacional único: breve historia de sus vicisitudes: apuntes sobre la odisea del mes de permiso y algo sobre la jornada de ocho horas*. Barcelona: Santiago Vives.

GRANA GIL, I. (2006): «El Real y Militar Colegio Náutico de San Telmo de Málaga» en *Péndulo. Revista de Industria, Ciencia y Tecnología*, XVII, Málaga, marzo de 2006, 68-79.

GRIFFITHS, D. (1997): *Steam at sea. Two centuries of steam-powered ships*. Londres: Conway Maritime Press.

GRISOLÍA, F. de P. (1928): *De la vida del mar. Cuestiones Marítimas*. Barcelona: Imprenta *El Liberal*.

GUTIÉRREZ SÁNCHEZ, M. (1996): «Trabajo y conflictividad social en España (1881-1888)» en CASTILLO, S. (coord.) (1996): *El trabajo a través de la historia*. Madrid: UGT - Centro de Estudios Históricos, Asociación de Historia Social, 351-358.

HAMRE, H. (en prensa): «Recruiting and Organising Maritime Labour in the Stavanger fleet during late Nineteenth Century» en *Proceedings of the 9th North Sea History Conference in Stavanger 2008*. (Cortesía del autor).

HARLAFIS, G. (1995): *A History of Greek-owned shipping. The making of an international tramp fleet, 1830 to de present day*. Londres; Routledge.

HARLAND, J. (1984): *Seamanship in the age of sail*. Londres: Conway Maritime Press.

HERNÁNDEZ IZAL, S. (1987): *Aproximación a la sociología marítima*. Barcelona: Librería Bosch.

HINKKANEN, M. L. (1996): «When the AB was Able-Bodied No Longer: Accidents and Illnesses among Finnish Sailors in British Ports, 1882-1902» en *International Journal of Maritime History*, VIII, núm. 1 (junio de 1996), 87-104.

HOBBSBAWN, E. J.

- (1991): «De la historia social a la historia de la sociedad», en *Historia Social*, núm. 10, primavera-verano, 5-25.

- (1998): *La era del capital, 1848-1875*. Barcelona: Crítica.

HOPKINS, K. (1991): «Qué es la historia social», en *Historia Social*, núm. 10, primavera-verano, 144-147.

HOSTENCH, F. (1922): *El problema social de los marinos mercantes ante la crisis económica; lo que piden al Gobierno. Conferencia organizada por la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante Española y por la Sociedad Española de Maquinistas navales; que dio la noche del 24 de febrero en los salones del Fomento del Trabajo Nacional el abogado de ambas entidades D. Francisco Hostench*. Barcelona: Imprenta de Ángel Ortega.

HOSTENCH, F.; VEHILS, R. (1915): *Línea directa española de navegación Mediterráneo-Pacífico e importación y venta de salitre de Chile en el Mediterráneo*. Barcelona: Tipografía La Académica.

HUBERMAN, A.M. (1996): *Escape from the market: negotiating work in Lancashire*. New York: Cambridge University Press.

HUERTAS MORIÓN, J.

- (1981): *Los últimos veleros del Mediterráneo. Torrevieja marinera*. Tomo 1 (3.<sup>a</sup> edición). Alicante: Caja de Ahorros Provincial de Alicante.

- (1992): *Los motoveleros o el final de una época*. Torrevieja: Ayuntamiento de Torrevieja.

IBÁÑEZ, I.; ERKOREKA, A. (2009): «Vida a bordo en los barcos de la flota de Altos Hornos de Vizcaya en la década de 1950» en *Itsas*, núm. 6, 499-520.

IBÁÑEZ, I.; FERNÁNDEZ-MARTÍNEZ, L. M.; DÍAZ, E. (2012): «Importing Nautical Knowledge: Nineteenth-century specialized journalism in Spain» en *The Mariner's Mirror*, vol. 98, núm. 1, febrero, 55-66.

IBARRETA, J. A. de; MARTÍNEZ, I. (1902): *Tratado de maniobra de los buques*. Ferrol: Imprenta de *El Correo Gallego*.

IBARZ GELABERT, J.

- (1993a): «Sociedades y montepíos. Asociacionismo laboral de los cargadores y descargadores del puerto de Barcelona, 1884-1931» en *Sociología del Trabajo*, núm. 18, 119-138.
- (1993b): «Disciplina, rendimiento, resistencia y acomodación. Los estibadores portuarios de Barcelona en la II República y el primer franquismo (1930-1947)», *Cuadernos de Relaciones Laborales*, núm. 3, 51-63.
- (2000): *Treballar a Ciutat. Sindicalisme i relacions laborals dels estibadors del port de Barcelona durant la II República (1931-1936)*. Lérida: Edicions Universitat de Lleida.
- (2001): *Treballant el silenci. Les relacions laborals dels estibadors del port de Barcelona durant el Franquisme, 1939-1962*. Tesis doctoral inédita. Universitat de Barcelona.
- (2002): «Estructura empresarial i organització patronal al sector de la càrrega i descàrrega de mercaderia general del port de Barcelona ente els anys 20 i els anys 40», en *Actes del 1er Congrés d'Història Marítima de Catalunya*. CD-Rom. Barcelona: Museo Marítimo de Barcelona.
- (2003): «Oficios y cualificaciones en el trabajo portuario. El caso de Barcelona en la primera mitad del siglo XIX» en *Historia Social*, núm. 45, 119-137.
- (2004): *Treballant el silenci. Les relacions laborals dels estibadors del port de Barcelona durant el Franquisme, 1939-1947*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona .



- (2008): *Imatges al moll. Els oficis de les feines d'estiba a la Barcelona dels segles XIX i XX*. Barcelona: Generalitat de Catalunya.

IBARZ GELABERT, J.; ROMERO MARTÍN, J. J. (2009): «L'abolició de la Matricula de Mar i les tasques de càrrega i descàrrega al port de Barcelona, 1868-1874», en GRAU, R. (ed.); *El tombant del 1868-1874. Seminari d'Història de Barcelona*. Barcelona: Quaderns d'Història, núm. 15. Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona.

IBARZ GELABERT, J.; SUÁREZ BOSA, M. (1998): «La organización del trabajo portuario: los casos de Barcelona y Las Palmas de Gran Canaria (1890-1936)», en *Parabiblos*, núm. 10, 9-18.

*Información sobre las consecuencias que ha producido la supresión del Derecho Diferencial de Bandera y sobre las valoraciones y clasificaciones de los tejidos de lana, formada con arreglo a los artículos 20 y 29 de la ley de Presupuesto de año de 1878-79, por la Comisión Especial Arancelaria creada por Real Decreto de 8 de septiembre de 1878. Tomo I. Derecho diferencial de bandera (1879). Tomo II: Industria lanera (1879); Tomo III: Industria Lanera y Naviera. Discusión y aprobación de los dictámenes (1883)*. Madrid: Imprenta de Manuel Minuesa de los Ríos.

*Informe de la Junta del Almirantazgo y de la creada en Real Orden de 4 de febrero último relativas a las Matrículas de mar. Impresas por acuerdo de las Cortes en la sesión de 17 de marzo de 1837*. Madrid: [s.n.]1837.

JUEZ GONZALO, E. P. (1991): *El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917*. Tesis doctoral inédita. Universidad Complutense de Madrid.

JUNTA DE FOMENTO NAVAL (1904). *Memoria presentada a la sección de Marina mercante del Segundo Congreso Naval por Félix Burriel Alberola*. Madrid: Imprenta de Fomento Naval.

KENNERLY, A.

- (1997): «The Seamen's Union, the Nacional Maritime Board and Firemen: Labour Management in the British Mercantile Marine» en *The Northern Mariner / Le Marin du nord*, VII, núm. 4 (octubre de 1997), 16.
- (2001): «Nationally-Recognised Qualifications for British Merchant Navy Officers, 1865-1966» en *International Journal of Maritime History*, vol. XIII, núm. 1 (junio), 115-135.
- (2002): «Writing the History of Merchant Seafarer Education, Training and Welfare: Retrospect and Prospect» en *The Northern Mariner / Le Marin du nord*, XII, núm. 2 (abril), 1-21.
- (2006a): «An Exercise in Social Conditioning? The Joint Education and Training of Engineer and Navigator Cadets for Careers and Officers in British Merchant Ships in the 1960's», *The Northern Mariner / Le Marin du nord*, XVI, núm. 4 (octubre), 49-67.
- (2006b): «Engineers in British merchant ships, 1850-1870: Origins and careers», *Proceedings of The Institute of Marine Engineering, Science and Technology*, Part B, núm. B10, Londres, 3-13.
- (2007): «British merchant Marine engineer licensing, 1865-1925» en GORSKI R. (ed.): *Maritime Labour. Contributions to the History of Work at Sea, 1500-2000*. Ámsterdam: Amsterdam University Press.
- (2008): «Stoking the Boilers: Firemen and Trimmers in British Merchant Ships, 1850-1950» en *International Journal of Maritime History*, XX, núm. 1 (junio), 217-218.
- (2012): «British Merchant Seafarers and Their Homes, 1895-1970» en *International Journal of Maritime History*, XXIV, núm. 1 (junio), 115-146.

KONG, B. (2004): «Was Technology Skill-Biased in the Atlantic Merchant Marine, 1863-1913?» en *ECON 699 Proposal*. Consultado el 12 de enero de 2012.  
[http://www.umbc.edu/economics/grad\\_699\\_abstracts/b\\_kong\\_paper.pdf](http://www.umbc.edu/economics/grad_699_abstracts/b_kong_paper.pdf)

KOZA, T. (1996): *The Tall Ships*. East Hartford: Tide-Mark Press.

LACROIX, L. (1949): *L'age d'or de la voile: clippers et cap horniers*. Paris: Horizons de France.

LAGO DE LANZÓS, J. (1904): *La carrera de Náutica. Lo que es y lo que debe ser*. Bilbao: [s.n.].

LEIGH, L. (1996): «Crew Lists and Oficial Log Books. The voyages of an ancestor» en *Current Research in Maritime History. Papers given at a Research Day School on 10<sup>th</sup> February 1996*, University of Liverpool, 25-33.

LENHOF, J. L. (2006): «Voile ou vapeur: le travail et la vie a bord des cargos français a la fin du XIX<sup>e</sup> Siegle (1880-1920)» en *La Marine marchand française de 1850 a 2000. Revue d'Historie Maritime*, núm. 5, 59-102.

LETÓN RUÍZ, R.; MUÑOZ RUBIO, M. (2001): «Fuentes documentales para el estudio del mundo del trabajo en el ferrocarril» en *Actas de las Jornadas celebradas en el Archivo Histórico Provincial de Guadalajara del 27 al 30 de abril de 2009*. Guadalajara.

LEYGONIER Y MÁRQUEZ, C. (1885): *Asociación Nacional para el Fomento de la Marina. Estatutos*. Madrid: Imprenta El Progreso.

LICENCIADO AGUILERA [seudónimo].

- (1904): «La deserción del marino mercante», en *Vida Marítima*, núm. 79, 10 de marzo de 1904, 130.

- (1914): «Juicio por Jurados para los delitos del Marino Mercante» en *Vida Marítima*, núm. 436, 10 de febrero de 1914, 63.

LIGA MARÍTIMA ESPAÑOLA (1906): *Manual de la Liga Marítima Española. Cinco años de labor. 1900-1905*, Madrid: Imprenta Alemana.

LINDEN, Marcel van de (2008): *Workers of the World ; essay toward a global labour history*. Leiden : Koninklijke Brill NV

LISSIGNOL, E. (1866): *Navires en fer à voiles: étude commerciale*. Paris: Arthus Bertrand.

LLANO, F. de (1913): *Régimen de la navegación mercante española: recopilación ordenada de lo legislado sobre este particular*. Barcelona: Imprenta militar de Andrés Genius.

LLOVET, J.

- (1980): *La Matrícula de mar i la provincia de marina de Mataró al segle XVIII*. Mataró: Rafael Dalmau.

- (2009): *Els viatges del Capità Moreu. 1808-1815*. Mataró: Caixa d'Estalvis Laietana.

LÓPEZ MIGUEL, O.; MIRABET CUCALA, M. (1995): «La institucionalización de la Matrícula de mar: textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza» en MARTÍNEZ SHAW (ed.): *El Derecho y el Mar en la España Moderna*. Granada: Universidad de Granada y Centre d'Estudis d'Història Moderna Pierre Vilar, 217-239.

LÓPEZ PEREA, A. (s. f.): *Obligaciones y deberes del timonel a bordo*. La Coruña: Editorial Proel.

LUBBOCK, B. (1975): *The Best of sail*. Cambridge: Patrick Stephens.

LUCASSEN, J. (2005): «Proletarianization in Western Europe and India: concepts and methods» en *The Rise, Organization, and Institutional Framework of Factor Markets. Workshop Global Economic History Network (GEHN) Utrecht 23-25 June 2005*. Consultado el 25 de octubre de 2012 en: <http://www.iisg.nl/hpw/papers/lucassen.pdf>

LUCCHETTI FARRÉ, A. (2002): *Canvi tecnològic i treball portuari. El canvi tecnològic als ports i la seva incidència en el treball portuari (1965-1995). Els casos dels ports de Barcelona, Gènova i Marsella*. Tesis doctoral inédita. Universitat de Barcelona.

LUSA MONFORTE, G. (1996): «La creación de la Escuela Industrial de Barcelona (1851)» en *Quaderns d'Història de l'Enginyeria*, vol. 1.

LUSA MONFORTE, G.; ROCA ROSELL, A. M. (2005): *Historia de la ingeniería industrial. La escuela de Barcelona (1851-2001)*. Documentos de la Escuela de Ingenieros Industriales de Barcelona, núm. 15.

MACÍAS MUÑOZ, O. (2005): «La alimentación de los obreros mineros de Triano (Vizcaya), 1882-1907» en *Actas del VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*, Santiago, 13, 14, 15 y el 16 de septiembre de 2005. Consultado el 15 de enero de 2012 en: [http://www.usc.es/estaticos/congresos/histec05/b16\\_macias\\_triano.pdf](http://www.usc.es/estaticos/congresos/histec05/b16_macias_triano.pdf).

MADRID ÁLVAREZ, J. C. de (1989): *El viaje de los emigrantes asturianos a América*. Oviedo: Silverio Cañada Editor.

MÄENPÄÄ, S.

- (2000): «Galley news: Catering Personnel on British Passenger Liners, 1860-1938» en *International Journal of Maritime History*, vol. XII, núm. 1 (junio), 243-260.

- (2001): «From Pea Soup to Hors d'Oeuvres: The Status of the Cook on British Merchant Ships» en *The Northern Mariner / Le Marin du nord*, vol. XI, núm. 2 (abril), 39-55.

MAESTRO, Á. (2007): «El duro trabajo de los fogoneros», en *Via Libre*, núm. 513, 91-93.

MARCELINO TRAVIESO, J

- (1851): *Nociones elementales de la ordenanza y legislación de las Matrículas de mar, publicado en forma de diálogo*. Madrid: F. Serra de Madirolas.

- (1856): *La Marina. Revista científica, Militar, Administrativa, Histórica, Literaria, Política y de Comercio. Bajo la dirección de José Marcelino Travieso*. Madrid, 1856. Tomo III).

MARSH, A.; RYAN, V. (1989): *The seamen. A History of the National Union of Seamen*. Oxford: Malthouse Press.

MARTÍ COLL, A. (2000): «Control de la tripulación d'un pinc mataroní per culpa de la Matrícula de mar, 1756-1758» en *Fulls del Museu Arxiu de Santa María*, núm. 66, enero, Mataró, 8-15.

MARTÍ VENTOSA, M. (1903): artículo sin título en *Boletín náutico. Órgano de la Asociación Náutica Española*, núm. 8, 1 de febrero de 1903.

MARTÍN GARCÍA, A. (1999): «Entre el mar y la muerte. Procedencias, condiciones de vida y mortalidad de los navegantes en el Real Servicio (1776-1804)» en *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie IV, Historia Moderna, tomo 12, 415-441.

MARTÍNEZ CERRO, M. (2009): «La aportación del vino en las dietas de los hombres de mar» en *Revista General de Marina*, tomo 256, abril, 411-414.

MARTÍNEZ SHAW, C.

- (1981): *Cataluña en la carrera de indias, 1680-1756*. Barcelona: Crítica.

- (2008): «Las flotas de Indias y la protección del tráfico atlántico, bajo los Austrias», en ALCALÁ-ZAMORA, J.; QUEIPO DE LLANO, (coords.): *La España oceánica de los tiempos modernos y el tesoro submarino español*. Real Academia de la Historia, 65-84.

- (2009): «La historia marítima como historia total» en BARROS, C. (ed.): *Actas III Congreso Internacional Historia a Debate*. Santiago de Compostela. 14-18 de julio de 2004. Santiago, 65-72.

MASÓ MARISTANY, S. (2009): *Els mars del meu avi*. Barcelona: Editorial Noray.

MASSOTI MERCADER, M

- (1891a): «Cosas de marina», en *Revista de Navegación y Comercio*, 1891, núm. 63, 30 de julio de 1891, 4-5.

- (1891b): «Cosas de marina II», *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 69, 1891, 2.

- (1891c): «Organización de las escuelas náuticas», en *Revista de Navegación y Comercio*, 1891, núm. 72, 4-5.

MCCUTCHAN, P. (1976): *Tall ships: the golden age of sail*. London: G. Weidelfeld & Nicolson Limited.

MCMURRAY, H. C. (1980): «Technology and social change at sea: the status and position on board of Ship's Engineer, Circa 1830-60» en OMMER, R.; PANTING, G. (eds.): *Working men who went wet. Proceedings of the Fourth Conference of the Atlantic Canada Shipping Project, July 24- July 26 1980*. Memorial University of Newfoundland, 37-50.

*Memoria sobre los vicios de que adolece la ordenanza de Matrículas de Mar de 1802, y la necesidad de proceder cuanto antes a su abolición, sustituyéndola con otro sistema que en armonía con las instituciones políticas del país, atienda al sostenimiento de sus fuerzas navales, sin abrumar con trabas y vejaciones a la marina mercante.* Palma: Imprenta de Pedro José Gelabert, 1856.

MENÉNDEZ, J.M. (1879): «El piloto español» en *Revista Marítima* *Revista Marítima*, Vol. II, núm. 10, 20 de abril de 1879.

MIRA CABALLOS, E. (2007): «Las Cofradías de Mareantes de Sevilla y Cádiz: disputas jurisdiccionales», en *Revista de Historia Naval*, núm. 99, Madrid, 41-52.

MOLINA FONT, J. (2011): *Protestas de mar ante la Escribanía de Marina de Cádiz (1779-1877)*, Cádiz: Junta de Andalucía.

MOLINAS SOLER, J. A.

- (1879): *El Maquinista naval: obra dedicada al estudio de los conocimientos teórico-prácticos que exige el Gobierno para adquirir aquel nombramiento.* Barcelona: F. Sánchez [reedición en 1889]

- (1893): *Nuevo programa y ampliación de el maquinista naval: comprende el moderno programa y desarrollo completo de los conocimientos que exige el gobierno para adquirir el nombramiento de maquinista para buques del comercio.* Barcelona: Ramón Riera, 1893

MONTERO LLERANDI, J. M. (1989): *Gentes del mar: una aproximación sociológica al trabajo.* Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

MORAGAS BOTEY, J. (1995): *Famílies marineres de Premià, Premià de Mar: L'Aixernador Edicions.*

MORALES MUÑOZ, M. (1997): «Mutualismo y previsión social entre los pescadores y marineros malagueños (1912-1940)» en *Baética. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, Universidad de Málaga, núm. 19, vol. II, 1997, 255-270.

MORENO MIRANDA (1901), «La enseñanza naval mercante», *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 61, 20 de septiembre de 1901, 430.

MORENO RICO, J.

- (1991): «La Escuela Especial de Náutica de Cartagena (1915-1924)» en VALERA, M.; LÓPEZ FERNÁNDEZ, C. (eds.): *Actas del V Congreso de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas*, Tomo I, Murcia: [s.n.], 1991, 449-468.

- (1993): «La enseñanza náutica en Barcelona entre 1769 y 1939» en *Revista de Historia Naval*, núm. 41, 25-45.

- (2011): *El capitán de la Marina mercante José Ricart Giralt (1847-1930). Una aproximación a la historia marítima contemporánea de Barcelona*. Tesis doctoral inédita. Universitat Politècnica de Catalunya. Departament de Ciència i Enginyeria Nàutiques.

- (2013): *El piloto de derrota José Ricart y Giralt (1847-1930) y la cultura marítima de su época*. Barcelona: Museo Marítimo de Barcelona.

NANOT-RENART, P. (1877): *Memoria sobre la Marina mercante española. Asociación de Navieros y Consignatarios*. Barcelona: Establecimiento tipográfico Ramírez.

NARIZ DE LA BARCA, N. (1900): *Carta Marítima*. Barcelona: Imprenta de Subirana Hermanos.

NAVARRETE, A.

- (1903): «Socialismo Marítimo», en *Vida Marítima*, núm. 40, 10 de febrero de 1903, 71-72.

- (1916): «La Marina mercante española», en *Ibérica*, núm. 105, vol. V, 1 de enero de 1916, 6.

NAVY [seudónimo] (1877): «El personal de la Marina mercante en Inglaterra» en *Revista Marítima*, vol. I, núm. 8, 1 de agosto de 1877.



NEOLAN, B. (1973): «A possible Perspective on Deprivations» en FRICKE, P. H. (ed.): *Seafarer and Community. Towards a Social Understanding of Seafaring*. Londres: Croom Helm. 1973, 85-95.

NICOLAU, R. (2007): «Población, salud y actividad» en CARRERAS, A.; TAFUNELL, X. (eds.): *Estadísticas históricas de España*. Madrid: Crítica - Fundación BBV.

NOGUEROLES ALONSO DE LA SIERRA, P. J.; BURGOS OJEDA, A.: «Antecedentes históricos sobre la problemática de salud y la asistencia sanitaria a los marinos». Consultado el 7 de noviembre de 2012 en <http://www.semm.org/webtema1/pdf/historiam.pdf>

NÚÑEZ DE PRADO, C. (1913): *Derecho Marítimo Español, ligeras nociones de Derecho Marítimo Internacional y otros conocimientos útiles en las Dependencias de Marina*. Cádiz: Tipografía y Litografía Rodríguez de Silva.

O'NEILL, E.

- (1917): *The Long Voyage Home*. Edición digital consultada en 4 de febrero de 2012 en: <http://www.eoneill.com/texts/lvh/contents.htm>.

- (1922): *The Hairy Ape*. Nueva York: Vintage Books, 1972, 161-232.

O'SCALAN, T. (1831): *Diccionario Marítimo Español*. Madrid: Imprenta Real.

OLÁBARRI GORTÁZAR, I. (1989): «El mundo del trabajo: organizaciones profesionales y relaciones laborales» en *Revolución y Restauración, 1868-1931*, vol. XVI-I de la *Historia General de España y América*, Madrid: Rialp, 559-652.

OMMER, R.; PANTING, G. (eds.) (1980): *Working men who went wet. Proceedings of the Fourth Conference of the Atlantic Canada Shipping Project, July 24 - July 26 1980*. St. John's Newfoundland: Memorial University of Newfoundland.

*Ordenanza de Matrícula de la Gente de Mar. [San Lorenzo del Real [s.n.], 1737*

*Ordenanza de S. M. para el régimen y gobierno militar de las Matrículas de Mar. Madrid: Imprenta Real, 1802.*

*Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de la Contratación de la muy Noble y muy Leal Villa de Bilbao, aprobadas y confirmadas por el Rey nuestro Señor Don Felipe Quinto en 1737.* Madrid: Imprenta de Sancha, 1794.

*Ordenanzas Generales de la Real Armada.* Madrid [s.l.] [s.n.] 1751.

OTERO, L. E. (2000): «La evolución de la telegrafía en el siglo XX» en BAHAMONDE MAGRO, A.; MARTÍNEZ LORENTE, G.; OTERO CARVAJAL, L. E.: *El Palacio de Comunicaciones. Un siglo de historia de Correos y Telégrafos.* Madrid: E.P.E. Correos y Telégrafos, Lunwerg.

PACITTI, J. (1993): «The idler's lot» en *The Mariner's Mirror*, vol. 79, núm. 4, 463-467.

PALACIO, J. I. (1986): «Crisis política y crisis institucional: la experiencia del Instituto de Reformas Sociales en el período 1914-1923» en GARCÍA DELGADO (ed.): *La crisis de la restauración: España, entre la Primera Guerra Mundial y la Segunda República.* Madrid: Siglo Veintiuno Editores, 271-289.

*Para un código de la Marina mercante española.* Bilbao, Imprenta y Librería de José de Astuy, 1900.

PASCUAL DOMÉNECH, P. (1991): «Desenvolupament de la marina de vapor i crisi de la construcció naval i de la marina mercant catalana» en NADAL, J. (dir.): *Història Econòmica de la Catalunya Contemporània.* Barcelona: Enciclopedia Catalana, vol. 3, 297-335.

PERALES HERNANDO, B. (1905): *Alocución dirigida a los oficiales, en general, de la Asociación de la Marina Mercante Española de Santander por el socio D. Baldomero Perales y Hernando en la sesión de Junta General celebrada el día 26 de marzo de 1905.* Santander. Imprenta de *El correo de Cantabria*, 1905.

PEREA Y ORIVE, A. (1883): *El Galón del Cabo de Mar o manual de marinero.* Cádiz: Imprenta de la *Revista Médica*.

PEREDA, J. M.

- (1991a): *Sotileza*. Madrid: Espasa Calpe. 10.<sup>a</sup> edición.

- (1991b) *El fin de una raza*. Madrid: Biblioteca de El Sol.

PÉREZ FERNÁNDEZ, L.; LORENZO TINOCO, J.; LINARES PIÑAR M. (1921): *Manual legislativo de la Marina mercante española*. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina.

PÉREZ MALLAÍNA, P. E. (1992): *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Sevilla: Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla - Sociedad Estatal para la Exposición Universal de Sevilla.

PINIELLA CORBACHO, F. (1995): *La Empresa Mercantil de Correos Marítimos de la Habana (1827-1851). Aproximación a los usos náuticos en la primera mitad del siglo XIX*. Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.

PINIELLA CORBACHO, F.; RASERO BALÓN, J. C. (1995): «Condicionantes sociales y división del trabajo marítimo en las primeras décadas del siglo XIX» en *Actas del I Simposio de Historia de las Técnicas. La construcción naval y la navegación*. Cantabria: Centro de Estudios Astillero de Guarnizo, 319-331.

PIÑEIRO DE SAN MIGUEL, E.; GÓMEZ BLANCO, A. (2004): *Homes de ferro en barcos de madeira. Aqueles Pescadores de A Coruña*. La Coruña: Puerto de A Coruña - Caixanova.

PLAZA PLAZA, A. (2006): «Los orígenes del sindicalismo ferroviario» en *Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga, 20, 21 y 22 de septiembre de 2006.

PONS GURI, J. M. (1960): *Estudi dels Pilots. Ensayo monográfico sobre la Real Escuela de Náutica de Arenys de Mar*. Arenys de Mar: Archivo Histórico y Museo Fidal Fita.

*Proyecto de la Liga Marítima Española, aprobado por su Junta Central con fecha 26 de enero de 1903*. Madrid: [s.n.]

*Proyecto de Montepío Marítimo y Caja de Ahorros*. Madrid: M. Romero, impresor. 1903

*Proyecto de Ordenanza para el régimen y gobierno de las Matrículas de mar: formulado por la Comisión especial nombrada de Real Orden y presentado por su presidente, el de la Junta Consultiva de la Armada.* Madrid: Imprenta de Luís Palacios. 1864.

PUERTAS PUYOL, A. (1994): «L'Escola de Nàutica de Maó (1855-1869)» en *Revista de Menorca*, I, 1994, 5-35.

PUGET, O. (2000): *À bord des grands voiliers*: Éditions du Chêne, cop.

PUIG ROCA, L. (1930): *Evolución de las máquinas marinas. Trabajo leído por su autor en la Escuela Oficial de Náutica, el día 8 de octubre de 1929, con motivo de la celebración en la misma de la Fiesta del Libro.* Barcelona: Escuela Oficial de Náutica.

RAHN PHILLIPS, C. (1997): «The labour Market for Sailors in Spain 1570-1870» en ROYEN, P. VAN; BRUJIN, J.; LUCASSEN, J. (Eds.) (1997): *Research in Maritime History no 13. Those emblems of Hell? European Sailors and the maritime labour market, 1570-1870.* Saint John Newfoundland: International Maritime Economy Historical Association, 329-348.

RAHOLA, F. (1911): *El tráfico en los puertos: operaciones de carga y descarga, régimen de las sociedades obreras y patronales, inmigración obrera, arbitrajes e intervención del Estado.* Ponencia al quinto tema presentado en la Asamblea Marítima de Levante, reunida en Castellón el 10 de julio de 1911. Barcelona: Mercurio.

RAVEAUX, O. (1994): «El papel de los técnicos ingleses en la industria metalúrgica y mecánica del norte del Mediterráneo (1835-1875): una primera aproximación» en *Revista de Historia Industrial*, núm. 6, 143-161.

*Real Cédula de 31 de octubre de 1625.* Madrid: 1625

REDIKER, M.

- (1987): *Between the Devil and the Deep Blue Sea. Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750.* Nueva York: Cambridge University Press.

- (1989): «The Common Seaman in the Histories of Capitalism and the Working Class» en *Internacional Journal of Maritime History*, núm. 2, 337-357.

*Reformas sociales: Información oral y escrita publicada de 1889 a 1893*. Edición al cuidado de Santiago Castillo. Madrid: Ministerios de Trabajo y Seguridad Social. Centro de Publicaciones, 1985 (edición facsímil del original publicado por Manuel Minuesa de los Ríos, Madrid, 1889-1893). Tomo V. Información oral y escrita practicada por la Comisión de Reformas Sociales en las provincias de La Coruña, Jaén, Navarra, Oviedo, Palencia y Vizcaya. Publicada en 1893.

*Reglamento de la Federación de Obreros de la Navegación y Transporte de España*. Barcelona: Imprenta La Asociación, 1914.

*Reglamento de la Sociedad Obrera la Aurora del Marino*. [s. l.]: Imprenta Artística Gustavo Cortel [1916].

*Reglamento general de la Asociación defensora del trabajo nacional y de la clase obrera*. Barcelona: Imprenta El Barcelonés, 1847.

*Reglamento para el funcionamiento y orden interior de la Asociación Obrera Especial del Personal de Cubierta de la Compañía Trasatlántica*. Tipografía Comercial, Cádiz, 1915.

*Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias, de 12 de octubre de 1778*. Madrid: Imprenta de Pedro Martín, 1778.

REINOSO, A. (1887): «Escuelas prácticas de Marina» en *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*. Tomo IV, 1887, 117-121.

RENGEL VIDAL, P. M. (2000): *100 Años de Historia en la Asociación de Navieros Vascos 1900-2000*. Vitoria: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.

*Representación que el Consulado Nacional del Comercio de la Isla de Mallorca ha dirigido a S. M. Las Cortes: haciendo ver la necesidad de la abolición de las Matrículas de mar en la península e islas adyacentes.* Palma: Imprenta de Miguel Domingo, 1814.

REYERO, J. A. (2010): *Las sociedades de clasificación.* Vitoria: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.

RICART GIRALT, J.

- (1877a): «La Marina mercante» en *Revista Marítima*, vol. I, núm. 2, 1 de mayo de 1877
- (1878): «Nuestros pilotos» en *Revista Marítima*, núm. 15, 20 de mayo de 1878.
- (1879): *Comentarios al Interrogatorio que con arreglo a los artículos 20 y 29 de la ley vigente de presupuestos, formula la Comisión especial arancelaria creada por Real decreto de 8 de septiembre último* [Se trata de un documento firmado el 15 de febrero de 1878 y publicado también en la *Revista Marítima*, 1879].
- (1881): «El arte de navegar necesita protección» en *Revista Marítima*, vol. IV, 22 de julio de 1881.
- (1883): «La Marina mercante» en *El Fomento de la Marina*, 16 de marzo de 1883, 121-124 (firma J.R.G.)
- (1887): *Nuestra Marina Mercante.* Barcelona: Imprenta de Luis Tasso Serra.
- (1890): «Los alumnos de náutica» en *Revista de Navegación y Comercio*, 1890, núm. 39, 3-4.
- (1891a): «Los maquinistas navales» en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 47, 20 de febrero de 1891.
- (1891b): «Sobre los maquinistas navales» en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. LVIII, 10 de junio de 1891, 1-3.
- (1891c): «Militarización de la Marina mercante» en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 72, 7 de octubre de 1891, 2-3.
- (1893a): «Legislación Marítima. Los salarios de la tripulación en la pérdida de la nave» en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 113, 1893, 12-17).
- (1893b): «Quousque tandem abutere patienta nostra» en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 119, 1893, 305-308.

- (1893c): «Pilotos por oposición» en *Revista General de la Marina Militar y Mercante Española*, núm. 20, 1 de agosto de 1893, 359-360.
- (1893d): «La cofa» en *Revista de Navegación y Comercio*, 1893, núm. 124, 1 de diciembre de 1893, 537-538.
- (1893e): «La Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina mercante» en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 124, 1 de diciembre de 1893, 560-562.
- (1894a): «Arbitrariedades: prácticos que no saben leer» en *Revista de Navegación y Comercio* 15 de mayo de 1894, 220-224.
- (1894b): «Qué escándalo» en *Revista de Navegación y Comercio*, 30 de agosto de 1894, 389-390.
- (1894c): «Unión, ciencia y prudencia» en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 142, 30 de septiembre de 1894, 431-433.
- (1897a): «Los agregados en los buques del comercio II» en *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 3, 1 de junio de 1897, 54-55.
- (1897b): «Reacción a favor de la marina de vela II» en *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 5, 1 de julio de 1897, 102-103.
- (1897c): «Los agregados de la Marina mercante» en *El Mundo Naval Ilustrado*, 1897, núm. 9, septiembre de 1897, 195-197.
- (1898): «El programa de estudios en las escuelas de náutica» en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 222, 30 de enero de 1898, 29-31.
- (1900a): «La nueva clasificación de oficiales de la Marina mercante» en *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 6, 10 de marzo de 1900, 85-90.
- (1900b): «La Marina militar y la mercante» en *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 34, 20 de diciembre de 1900, 541-542.
- (1901a): «Los capitanes de la Marina mercante» en *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 41, 28 de febrero de 1901, 87-90.
- (1901b): «Los oficiales de la Marina mercante» en *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 42, 10 de marzo de 1901, 106-108.
- (1901c): «Otro bofetón», *El Mundo Naval Ilustrado* en, núm. 49, 20 de mayo de 1901.
- (1901d): «El paraninfo de la Universidad Central en 1883 y 1901» en *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 53, 30 de junio de 1901, 291-292.

- (1901e): «El paraninfo de la Universidad Central en 1883 y 1901» en *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 67, 20 de noviembre de 1901, 519-522.
- (1903a): «El primer congreso nacional de marinos mercantes» en *Vida Marítima*, núm. 38, 20 de enero de 1903, 32-33.
- (1903b): «El congreso nacional de los marinos mercantes» en *Vida Marítima*, núm. 39, 30 de enero de 1903, 44-47.
- (1903c) «El congreso de marinos mercantes en Gijón» en *Vida Marítima*, núm. 42, 28 de febrero de 1903, 108.
- (1903d): «Las reformas de la Marina y las huelgas» en *Vida Marítima*, núm. 56, 20 de julio de 1903, 386-367.
- (1903e): «El socialismo en la Marina. La codicia rompe el saco» en *Vida Marítima*, núm. 72, 30 de diciembre de 1903, 705-706.
- (1904): «La huelga de los oficiales de la marina mercante en Francia» en *Vida Marítima*, núm. 89, 20 de junio de 1904, 327-328.
- (1907): «La militarización de la Marina mercante» en *Revista General de Marina*, tomo LXI, octubre de 1907, 641-664.
- (1908): «La carrera de capitán de la Marina mercante» en *Vida Marítima*, núm. 227, 20 de abril de 1908, 170.
- (1910a): «Derechos y deberes» en *Vida Marítima*, núm. 301, 10 de mayo de 1910, 198-199.
- (1910b): «Los pilotos de la Marina Mercante» en *Vida Marítima*, núm. 311, 20 de agosto de 1910, 356-357).
- (1913): «Justicia y Caridad» en *Vida Marítima*, núm. 430, 10 de diciembre de 1913, 538-539.
- (1924): *El Siglo de Oro de la marina velera de construcción catalana 1790-1870*. Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona, vol. XVIII, núm. 7.

RIERA TUÉBOLS, S. (1993): *Dels velers als vapors*. Barcelona: Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya.

RIO, S. del (2002): *Corporativismo y relaciones laborales en Cataluña (1928-1929). Una aproximación desde la prensa obrera*. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona.



ROBLES, P. (1993): *Vicisitudes històriques de nostra professió*. Barcelona: Sociedad General de Jefes y Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante.

RODRIGO ALHARILLA, M.

- (1999): «La industria de construcciones mecánicas en Cataluña: el Arsenal Civil de Barcelona» en *Revista de Historia Industrial*, núm. 16, 163-176.
- (2000): «Comerç i navegació a la Catalunya del segle XIX: empreses i formes d'empresa» en *Actes del II Congrés d'Història del Notariat Català*. Barcelona: Fundació Noguera, 231-247.
- (2004): «Estrategias de presión de los armadores catalanes. La Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona» en *Josep Fontana. Història i projecte social. Reconeixement a una trajectòria*. Barcelona: Editorial Crítica, 1.127-1.139.
- (2007): «Navieras y navieros catalanes en los primeros años del vapor, 1830-1870» en *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones. Revista de Historia*, núm. 13.

RODRÍGUEZ JALÓN, A. (1915): *Guía práctica o los reglamentos y disposiciones que regulan el funcionamiento de la Marina Mercante Española*. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina.

RODRÍGUEZ-MARTOS DAUER, R. (1996): *El buque mercante. Un análisis sociológico*. Barcelona: Edicions UPC.

RODRÍGUEZ TRUJILLO, J. (1887): *Memoria sobre la marina de Filipinas*. Manila: Imprenta y litografía de M. Pérez Hijo.

ROIG RAVENTÓS, E. (1929): *La marina catalana del Vuitcents*. Barcelona: Editorial Barcino.

ROLLANDI, M. S. (2006): «L'organizzazione del lavoro marítimo in Italia fra Otto e Novecento» en *Actes del III Congrés d'Història Marítima de Catalunya*. CD-Rom. Barcelona: Museo Marítimo de Barcelona (una versión con la bibliografía completa en *Drassana*, núm. 17).

ROMERO MARÍN, J. J.

- (1999): «Segmentación laboral y asociacionismo obrero. Barcelona, 1820-1855» en *Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols*, núm. XVII, Barcelona, 243-289.
- (2005): *La construcción de la cultura del oficio durante la industrialización. Barcelona, 1814-1860*. Barcelona: Universidad de Barcelona.

RÓMULO [seudónimo] (1916): «La vida a bordo» en *Marina*, núm. 23, 1 de enero de 1916, 288-289.

ROSÉS FELIU, J. (1884): *Memorias de mon viatge a la América del Sud en lo vapor espanyol Fivaller*. Barcelona: Tipografía La Academia d'Evaristo Ullastres.

SABATÉ BOSCH, J. (2008): «Los orígenes del gremio de mareantes de la ciudad de Tarragona» en *Congreso Internacional de Cofradías y Hermandades*. Murcia: Universitat Catòlica de Murcia, 299-308.

SÁEZ GARCÍA, M. (2001): «Categorías profesionales y categorías salariales en la industria siderúrgica española. San Pedro de Araya» en ARENAS, C; PONS, J. FLORENCIO, A. (eds.) (2001): *Trabajo y relaciones laborales en la España contemporánea*. Sevilla: Mergablum, 301-314.

SAGER, E. W.

- (1989): *Seafaring labour: the Merchant marine of Atlantic Canada 1820-1914*. Montreal & Kingston: McGill-Queen's University Press.
- (1993): *Ships and Memories. Merchant Seafarers in Canada's Age of Steam*. Vancouver: UBC Press.

SALAS, F. J. de (1870): *Historia de la Matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*. Madrid: Imprenta de T. Fortanet.

SALAZAR Y GARAIGORTA, J. de (1896): *Acaecimientos de un diario de navegación, recopilados y ampliados por...* San Sebastián: Imprenta, librería y papelería de Francisco Jornet.

SÁNCHEZ ALBORNOZ, N. (1964): «Innovación técnica y resistencia gremial. El vapor en Valencia en 1842» en *Cuadernos de Historia de España*, XXXIX-XL, 365-369.

SÁNCHEZ MIÑANA, J. (2004): *La introducción de las radiocomunicaciones en España (1896-1914)*. Cuaderno de Historia de las Telecomunicaciones núm. 3. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Telecomunicación. Universidad Politécnica de Madrid. Madrid: Fundación Rogelio Segovia para el desarrollo de las Telecomunicaciones.

SANET JOVÉ, J. M. (2003): «Consideracions sobre segrest de tripulants i possibles motins i desercions (1er quart del s. XIX)» en *TAG*, núm. 30 (junio), 10-13.

SANGUINETI RAYMOND, W. (1998): «El derecho del trabajo como categoría históricas», en ARENAS, C.; FLORENCIO, A.; MARTÍNEZ, I. (eds.): *Mercado y organización del trabajo en España (siglos XIX y XX)*. Sevilla: Atril 97, 461-478.

SARALEGUI, L. de (1908): «Calvario del marino mercante» en *Vida Marítima*, núm. 218, 20 de enero de 1908, 24.

SARASUA, C. (2005): *Trabajo y trabajadores en la España del siglo XIX*. Working Papers (Universitat Autònoma de Barcelona. Unitat d'Història Econòmica), núm. 7, 2005.

SASTRE SANNA, M.

- (1905): *Las huelgas en Barcelona y sus resultados durante el año 1904: acompañado de numerosos e importantes datos estadísticos sobre otros asuntos relacionados con la cuestión social obrera en Barcelona*. Barcelona: Tipografía La Hormiga de Oro.

- (1906): *Las huelgas en Barcelona y sus resultados durante el año 1905: acompañado de numerosos e importantes datos estadísticos sobre otros asuntos relacionados con la cuestión social obrera en Barcelona*. Barcelona: Tipografía La Hormiga de Oro.

- (1907): *Las huelgas en Barcelona y sus resultados durante el año 1906: acompañado de numerosos e importantes datos estadísticos sobre otros asuntos relacionados con la cuestión social obrera en Barcelona*. Barcelona: Tipografía La Hormiga de Oro.
- (1908): *Las huelgas en Barcelona y sus resultados durante el año 1907: acompañado de numerosos e importantes datos estadísticos sobre otros asuntos relacionados con la cuestión social obrera en Barcelona*. Barcelona: Tipografía La Hormiga de Oro.
- (1915): *Las huelgas en Barcelona y sus resultados durante los años durante los años 1910 al 1914 ambos inclusive: acompañado de numerosos e importantes datos estadísticos sobre otros asuntos relacionados con la cuestión social obrera en Barcelona*. Barcelona: Tipografía La Hormiga de Oro.

SCHÄUFFELEN, O. (1969): *Great Sailing Ships: An illustrated Encyclopaedia*. London: Adlard Coles.

SELLA MONTSERRAT, A.; GARCÍA DOMINGO, E. (2003): *Creencias del Mar*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona y Angle Editorial.

SELLA MONTSERRAT, A.; RODRIGO ALHARILLA, M. (2002): *Vapores*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona y Angle Editorial.

SIERRA ÁLVAREZ, J. (2001): «Organización del trabajo y relaciones laborales en la España contemporánea: un estado de la cuestión y algunos problemas de investigación» en ARENAS, C.; PONS, J; FLORENCIO, A. (eds.) (2001): *Trabajo y relaciones laborales en la España contemporánea*. Sevilla: Mergablum, 325-339.

SIMMONS, J. J. (1998): *Those Vulgar Tubes: External Sanitary Accomodations aboard European Ships of the Fifteen through Seventeenth Centuries*. Londres: Chatham Publishing.

SIMPSON, D.; *et al.* (2008): «Firemen, Trimmers and Stokers» en *Barry Merchant Seamen. History and Tribute*. ([www.barrymerchantseamen.org.uk/articles/BMSfiretrim.html](http://www.barrymerchantseamen.org.uk/articles/BMSfiretrim.html)) Consultado el 24 de junio de 2011.

SMITH, A. (1995): «La guerra de las continuas. Cambio tecnológico y estrategias sindicales en la industria algodonera catalana, 1889-1914» en *Sociología del Trabajo*, núm. 24, 121-151.

*Sociedad de Obreros Fogoneros y Marineros de Barcelona La Naval*. Barcelona: Imprenta La Asociación, 1913.

*Sociedad para el régimen y gobierno de la Sociedad Marítima y Protectora de Tarragona*. Tarragona: Imprenta de Puigrubí y Arís, 1881.

SOLER, J. B. (1879): *Consideraciones acerca de la jurisdicción de marina: procedimiento antiguo y moderno*. Barcelona: El Eco de Badalona.

SOTO CARMONA, A (1989): *El trabajo industrial en la España contemporánea (1874-1936)*. Barcelona: Anthropos.

SUÁREZ BOSA, M.

- (1997): «La organización del trabajo portuario: el caso de La Luz y de Las Palmas (1891-1980)», en ARENAS, C.; FLORENCIO, A.; MARTÍNEZ, J. I. (eds.): *Mercado y organización del trabajo en España (siglos XIX y XX)*. Sevilla: Atril 97, 303-314.

- (2000): «El mundo del trabajo: viejos y nuevos paradigmas», en *Vegueta*, núm. 5, 237-248.

SUÁREZ BOSA, M.; GONZÁLEZ DE LA FE, P.; JIMÉNEZ GONZÁLEZ, J. L. (2005): «Cambios en la organización de la actividad en el Puerto de Las Palmas (Gran Canaria): una visión histórica», en *TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 9, 2005, 66-89.

SUDRIÀ, C. (1990): «Los beneficios de España durante la Gran Guerra. Una aproximación a la balanza de pagos española, 1914-1920» en *Revista de Historia Económica*, año VIII, núm. 2, 363-393.

THOMSON, E.P (1963): *The Making of the English Working Class*. London: Victor Gollancz [*La formación de la clase obrera en Inglaterra*. Madrid: Capitán Swing Libros, 2012]

TOPETE, R. (1868): *Informe sobre las Matriculas de mar: presentado a la Junta Provisional del gobierno de la Armada por el jefe de la respectiva sección*. Madrid: Imprenta de los señores Rojas.

TORRES GOIRI, M. (2000): *Historia del Salvamento de Náufragos en el puerto de Bilbao*. Algorta: Edigetxo (3ª edición actualizada).

TUÑÓN DE LARA, M. (1972): *El movimiento obrero en la historia de España*. Madrid: Taurus.

VALDALISO GAGO, J. M.

- (1990): «Política económica y grupos de presión: la acción colectiva de la Asociación de Navieros de Bilbao, 1900-1936» en *Historia Social*, núm. 7, 69-103.
- (1991a): *Los navieros vascos y la Marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*. Bilbao: Instituto Vasco de Administración Pública.
- (1991b): «Growth and Modernization of the Spanish Merchant Marine, 1860-1935», *International Journal of Maritime History*, III, núm. 1, 10-20.
- (1992a): «La Asociación de Navieros de Bilbao y las relaciones laborales en la Marina mercante bilbaína durante el primer tercio del siglo XX», en Bilbao: *Escuela de Administración Marítima 1982-1992*, 505-521.
- (1992b): «La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio tecnológico y estrategia empresarial» en *Revista de Historia Económica* (segunda serie), 10, 63-98.
- (2001): «Entre el mercado y el Estado: la Marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX» en *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones. Revista de Historia*, núm. 1, 55-79.
- (2003): «La Historiografía marítima (económica y social) de la España contemporánea: tendencias y avances recientes» en *Actas del Ier Congrés d'Història Marítima de Catalunya, Museu Marítim de Barcelona, 13-15 novembre 2002*. CD-Rom. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona.
- (2005): «Trade, Colonies and Navigation Laws: The Flag Differential Duty and the International Competitiveness of Spanish Shipping in the Nineteenth Century» en *International Journal of Maritime History*, XVII, 2 de diciembre, 31-60.

- (2007): «Las navieras españolas en el espejo británico (c.1960-1914): la transferencia de capitales, sistemas de gestión y modelos de financiación en una industria internacionalizada» en *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones. Revista de Historia*, núm. 13.

VALDALISO GAGO, J. M.; TORRES GOIRI, M. (2012): *Aznar. Ciento cincuenta aniversario. 1861-2011*. Edición no venal.

VALENZUELA, P. (1995): «Las culturas del trabajo: una aproximación antropológica» en *Sociología del Trabajo*, núm. 24, 13.

VÁZQUEZ LIJÓ, J. M.

- (1997): «Los privilegios de la Matrícula de Mar y su cuestionamiento práctico. La dureza del Real Servicio en la Armada en el siglo XVIII» en *Obradoiro. Revista de Historia Moderna*, núm. 6, 107-130.

- (2005): «Supervisión y control de los gremios de mar por las autoridades de marina: los cabos celadores y otras disposiciones de la Ordenanza de Matrículas de 1751» en *VIII Congreso da Asociación Española de Historia Económica*. Santiago de Compostela: [s.n.]

- (2006): *La Matrícula de mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*. Madrid: Ministerio de Defensa.

VÁZQUEZ, S. (1897): «Los maquinistas de la Compañía Trasatlántica» en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 201, 15 de marzo de 1897, 129-131.

VEGA BLASCO, A. de la

- (1981): «El Cuerpo de Maquinistas Navales de la Armada y la Guerra Civil», en *Revista del Instituto de Sociología Jaime Balmes*, Segunda época, núm. 38, vol. XXXIX, 235-252.

- (1986): *La propulsión mecánica en la Armada*. Barcelona: Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares S. A.

- (1989): «De la vela al vapor», en *La España marítima del siglo XIX. núm. 3. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Marítima*, Madrid: Ministerio de Defensa.
- (2009): *El Cuerpo de Maquinistas Navales de la Armada, 1850-1950*. Madrid: Ministerio de Defensa - Instituto de Historia y Cultura Marítima.

VIAUD, R. (2005): *Le Syndicalisme maritime français. Les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950)*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.

VICKERS, D.; et al. (1989): «On Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*» en *International Journal of Maritime History*, vol. I, núm. 2, 337-357.

VIDAL BLANCA, J.; RAMÍREZ RAMÍREZ, F. (1904): *Guía General de la Legislación Marítima*, Madrid: Ministerio de Marina.

VILÀ GALÍ, A. M.

- (1984): *Les nostres veles*, vol. 2. Lloret de Mar: edició de la Confraria de Sant Elm de Lloret de Mar.
- (1989): *Navegants i Mercaders. Una nissaga marinera de Lloret*. Santa Coloma de Farners: Publicacions del Club Marina «Casinet», núm 4.
- (1992): *La Marina mercant de Lloret de Mar. Segles XVIII i XIX*. Lloret: Ajuntament de Lloret de Mar. Col·lecció Es frares.
- (1997): *Joan Monjo i Pons. Un exemple de tenacitat*. Vilassar de Mar: Oikos Tau.

VILAR, P. (1968): *Catalunya dins l'Espanya moderna*. Barcelona: Edicions 62.

VILLIERS, A.

- (1953): *The way of a ship*. Nueva York: Charles Scribner's Sons.
- (1972): «Evidence From the Logs» en *Problems of Ships management and operation 1870-1900*. Maritime Monographs and Reports, núm. 5. Greenwich: National Maritime Museum, 26-29.



VOCINO, M. (1921): *Codice marittimo: codice e regolamento per la marina mercantile*. Florencia: G. Barbera.

VV. AA. (2002): *Gijón trasatlántico*. Barcelona: Lunwerg.

WATSON, N. (2010): *Lloyd's Register: 250 years of service*. Londres: Lloyd's Register.

WEIBUST, K. (1969): *Deep Sea Sailors. A Study in Maritime Ethnology*. Stockholm: Nordiska Museets.

WHIPPLE, A.B.C. (1995): *Los clippers*. Barcelona: Folio.

WILLIAMS, D. M.

- (1992): «The Quality, Skill and Supply of Maritime Labour: Causes of Concern in Britain, 1850-1914» en *The North Sea. Twelve Essays on Social History of Maritime Labour*. Stavanger: Stavanger Maritime Museum & The Association of North Sea Societies, 41- 58.

- (2000a): «Mid-Victorian Attitudes to Seamen and Maritime Reform: The Society for Improving the Condition of Merchant seaman, 1867» en SCHOLL, L. U. (comp.): *Merchant and Mariners: selected maritime writings of David M. William*, Research in Maritime History, núm. 18. St. John's, Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 229-252.

- (2000b): «Advanced Notes and the Recruitment of Maritime Labour in Britain in the Nineteenth Century» en SCHOLL, L. U. (comp.): *Merchant and Mariners: selected maritime writings of David M. William*, Research in Maritime History, núm. 18. St. John's, Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 253-272.

WILLIAMS, D. M.; ARMSTRONG, J. (2010): «Technological Advances in the Maritime Sector: Some Implications for Trade, Modernization and the Process of Globalization in the Nineteenth Century» en FUSARO, M.; POLÓNIA, A. (eds.): *Maritime History as Global History. Research in Maritime History*, núm. 43. St. John's, Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 177-199.

WOOD, S. (ed.) (1982): *The degradation of work? Skilling, deskilling and the labour process*. Londres: Hutchinson.

ZALVIDE, M. de.

- (1773a): *Reglamento de navegación, pesca, carga y descarga, y gobierno político y económico de los Gremios de Matrícula de Gente de Mar, y Maestranza de Mallorca. Formado en revista de Inspección celebrada de orden del Rey por Don Manuel de Zalvide, comisario Real de Guerra de Marina, y ministro inspector de Matrícula de las provincias del Departamento de Marina de Cartagena*. Mallorca: oficina de Ignacio Sarrá y Frau, impresor del rey nuestro señor.

- (1773b): *Reglamento de navegación, pesca, carga, y descarga, gobierno económico, Cuenta y Razón de los Fondos Comunes de la Gente de Mar y Maestranza de la Provincia de Mataró, unidas respectivamente en Cuerpo, o Gremio separado, e independiente: Concretado en Revista de Inspección, celebrada de orden del Rey de 13 de noviembre últimos, con arreglo al Artículo 198, Título tercero, Tratado diez de las Ordenanzas*. Mataró: [s. n.].

- (1773c) *Reglamento de navegación, carga y descarga para el gremio de Nuestra Señora de los Dolores, Candelera y Sant Telmo de la ciudad de Tarragona, establecido por Zalvide en 1773. Contiene también Reglas que deberán observar los matriculados de esta Ciudad, dedicados a la Navegación, carga y descarga, así en las ocurrencias de su ejercicio, como en el régimen político, y económico, del Cuerpo separado, e independiente, que manda el Rey formen: Concretadas en Revista de Inspección, celebrada en virtud de Real Orden de trece de Noviembre ultimo, con arreglo al Artículo 198, Título 3, Tratado 10, de la ordenanza; teniendo presente las ordenaciones de mil seiscientos cinco, y mil setecientos cincuenta y nueve, Ordenanzas y Resoluciones de S. M., y lo que inspira la mas autorizada práctica*.

- (1773d): *Reglamento de Navegación, pesca, carga y descarga, y gobierno político y económico de los matriculados de este partido de Villanueva de Cubellas. Formado en revista de inspección celebrada de orden del Rey por D. Manuel de Zalvide, Comisario Real de Guerra y Marina, y Ministro Inspector de la Matrícula de las Provincias del Departamento de Marina de Cartagena*. 1773. Reimpresión ilustrada y comentada de J. Rius Vila, Vilanova, 1952.

ZAMORA TERRÉS, J.

- (2003a): *Notas para una historia del movimiento obrero en la Marina mercante*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona.

- (2003b): «La resistencia a los cambios de la revolución industrial en la Marina mercante y en la pesca» en *Medicina Marítima*, junio, vol. 3, núm. 1, 1-11.

ZEMON DAVIES, N. (1991): «Las formas de la historia social» en *Historia Social*, núm. 10, primavera-verano, 177-182.

ZUCCHITELLO, M. (2004): *De la Mediterrania a l'Atlantic. Navegacio i comerç a Tossa (1759-1814)*. Santa Coloma de Farners: Centre d'Estudis Selvatans i Centre d'Estudis Tossencs.