

APUNTES PARA UNA HISTORIA DE LA PROFESIÓN DE MAQUINISTA NAVAL EN LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA

F. Javier MORENO RICO
Doctor en Ciencia e Ingeniería Náuticas

Resumen

A diferencia de lo que ocurre con el Cuerpo de Maquinistas de la Armada, que cuenta con un extraordinario estudio del capitán de navío Antonio de la Vega Blasco (1), los maquinistas navales de la marina mercante carecen de una crónica del desarrollo de su profesión en nuestro país (2). Este artículo, basado sobre todo en fuentes documentales procedentes del Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, es un bosquejo de una investigación a la que todavía le restan muchas singladuras.

Palabras clave: maquinista naval, legislación marina mercante, enseñanzas náuticas.

La irrupción de los buques de propulsión mecánica en España

ESPAÑA incorporó con relativa celeridad las nuevas tecnologías industriales a la marina, tanto militar como civil. Como es de sobra conocido, el primer barco de vapor abanderado en España fue el *Real Fernando*, que en julio de 1817 navegó por el Guadalquivir en servicio regular entre Sevilla y Bonanza. El primer vapor de la marina de guerra fue el de ruedas

(1) *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada española (1850-1950)*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2009.

(2) El único trabajo al respecto publicado hasta el día de hoy es *Vicisitudes históricas de nuestra profesión*, del jefe de máquinas de la marina mercante Pedro Robles Sánchez, editado por la Sociedad General de Jefes y Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante de Barcelona en 1993.

Isabel II, comprado a los ingleses en 1834 (3). El primer buque de la Armada mandado por un oficial español fue el *Mazeppa*, que entró en Ferrol el 6 de octubre de 1839 bajo el mando del alférez de navío Luis Hernández Pinzón. Como segundo de máquinas se hallaba enrolado el alférez de fragata Antonio Rico, quien puede ser considerado el primer oficial de máquinas de la Marina española (4).

Durante las primeras décadas, los buques se importaban acompañados de técnicos extranjeros capaces de hacerlos funcionar, y las reparaciones importantes debían realizarse en los astilleros de origen. Los países que más destacaron en la exportación de material y técnicos a España fueron Inglaterra y, en un volumen mucho menor, Bélgica.

Los inicios de la marina mercante de vapor en España

A falta de una información más completa, los datos dispersos que he podido encontrar constatan la dependencia tecnológica de los primeros vapores mercantes:

- el 20 de octubre de 1859, el vapor de hélice *Montañesa* (386 t) zarpa de Santander para La Habana con 239 pasajeros y 49 tripulantes. De los tres maquinistas, dos son ingleses (5);
- el 9 de enero de 1860, el vapor de hélice *Cubana* (472 t) zarpa de Santander con destino a La Habana con 194 pasajeros y 49 tripulantes. Los tres maquinistas son ingleses y el ayudante de máquinas (diecisiete años) es español (6);
- el vapor *Montañesa* vuelve a zarpar de Santander con el mismo destino el 11 de febrero de 1860. Tan solo lleva 77 pasajeros, y entre los 43 tripulantes se encuentran cuatro maquinistas ingleses y cinco ayudantes de máquinas de la misma nacionalidad (7);
- de Barcelona parte para La Habana el vapor *Tajo* (350 t) el 13 de mayo de 1862. Sus cuatro maquinistas son ingleses. Lleva, además, diez fogoneros y siete carboneros, todos españoles (8);
- y, como último botón de muestra, puedo citar el caso del vapor *María* (370 t), que partió de Barcelona con destino a La Habana el 30 de septiembre de 1866. Transportaba 93 pasajeros. Entre sus 39 tripulantes se encontraban un maquinista inglés (Samuel Jones) y dos maquinistas

(3) LLEDÓ, p. 49.

(4) VEGA BLASCO, p. 29.

(5) Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), Navegación Mercantil (NM), leg. 7104.

(6) *Ibidem*.

(7) *Ibidem*.

(8) Archivo Naval de Cartagena, Fondo Comandancia de Marina de Barcelona. Roles de Navegación, vol. III.

españoles (Manuel Manau, de veintisiete años, y Francisco García, de veintidós). El personal de máquinas lo completaban cuatro fogoneros y dos paleros (9).

La presencia de oficiales extranjeros, sobre todo británicos, en los vapores españoles entrañó muchos problemas. Los foráneos creaban conflictos de organización y disciplina; sus salarios eran muy elevados y provocaban serios agravios comparativos, y no parecían dispuestos a transferir sus conocimientos a los profesionales españoles, designados en un principio para ayudarles, pero con vistas a que los sustituyeran al cabo de un tiempo.

La complejidad legislativa

La legislación vigente en los años sesenta del siglo XIX no facilitaba el normal desenvolvimiento del nuevo comercio marítimo español. Había un problema destacable: la obligación de que los marinos estuvieran inscritos en la Matrícula de Mar. Dicha normativa entró en crisis en el momento en que la existencia de los vapores acarreó la necesidad de contratar personal de máquinas, nueva tipología de marinos imposible de encontrar entre los matriculados. La situación se volvió tan acuciante que, cinco años antes de que la Matrícula de Mar fuera abolida definitivamente, una real orden de 1 de julio de 1866 autorizó a los capitanes a embarcar personal de máquinas y fonda, tanto español como extranjero, sin matricular (10).

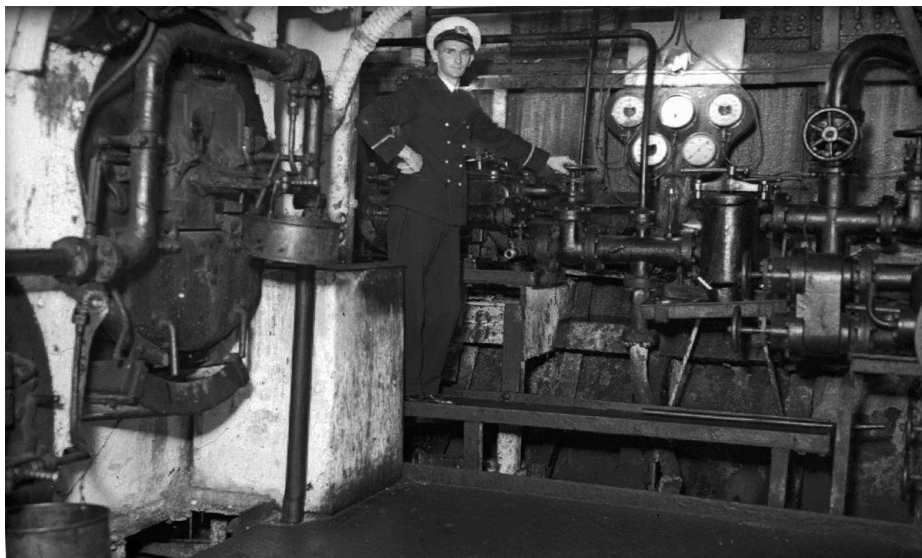
El 22 de marzo de 1873 se publicó la real orden que suprimía la Matrícula de Mar. Otras dos reales órdenes, de 26 del mismo marzo y de 28 de mayo siguiente, establecieron las reglas para la aplicación de la norma. Quedaba despejado el horizonte para que en España —¡por fin!— se regulara la profesión de maquinista naval.

El reglamento de 1877

A mediados de 1874 tuvieron lugar unos acontecimientos que, a la postre, serían cruciales para la regulación del trabajo de los maquinistas en la marina mercante. El 14 de octubre, el comandante general de Marina del apostadero de La Habana dirigió una carta al ministro de Marina para informarle de que el 23 de julio anterior había estallado la caldera del vapor *Minerva* cuando salía de puerto, causando la muerte de siete miembros de la tripulación. El comandante señalaba la gravedad y frecuencia de tales accidentes y sugería la necesidad de mejorar la formación y de controlar la competencia de los técnicos de máquinas. En agosto de 1876, una disposición real ordenaba a las dele-

(9) *Ibidem*.

(10) AGMAB, NM, leg. 7063.



Sala de máquinas del *Maori*

gaciones de España en los países europeos del entorno que averiguaran las disposiciones adoptadas sobre el asunto. Los informes que se elaboraron consignaron lo siguiente: en Francia se ejercía un estricto control por parte de los oficiales de puerto, dependientes del Ministerio de Trabajos Públicos, en virtud de un reglamento establecido el 1 de enero de 1845; en Italia existía el *Regolamento per l'esercizio dell'arte di Machinista sui piroscafi mercantili* desde mayo de 1857; en Gran Bretaña no había ningún reglamento y tan solo se realizaban inspecciones en los buques de pasaje; Alemania, por último, carecía de toda regulación y control (11).

El 23 de enero de 1877, el ministro de Marina, Juan Antequera y Bobadilla, sometió a la aprobación real un informe acompañado de una propuesta de «Reglamento de Maquinistas para los buques de comercio». A partir de aquel momento, los vapores quedaban obligados a llevar dos maquinistas (todavía no se les califica de «oficiales») si la travesía era superior a 150 millas; si no llegaba a dicha distancia, con uno solo bastaba. Para conseguir el reconocimiento como segundo maquinista se debía ser español, tener veintiún años cumplidos y haber navegado en un vapor sirviendo en la máquina, además de trabajado en un taller de construcción de máquinas de vapor durante al menos un total de cuatro años, con un mínimo de un año en cada una de las ocupaciones. Para habilitarse como primer maquinista hacía falta superar un examen y tener un año de experiencia como segundo.

(11) *Ibidem*, leg. 7111.

Los exámenes se celebrarían a partir del día primero de cada trimestre en las comandancias y capitanías de los departamentos o apostaderos. El primer examen para la obtención del título de segundo maquinista se realizó en el arsenal de La Carraca en julio de 1877.

Las asociaciones profesionales y la lucha contra el intrusismo extranjero

A mediados de 1878 se fundó en Barcelona la Asociación de Maquinistas Navales (AMN). El objetivo principal de la agrupación era la defensa de los intereses profesionales de sus asociados, dadas las múltiples dificultades a que estos debían enfrentarse. Los armadores consideraban una intromisión en sus atribuciones la obligatoriedad de acatar las disposiciones sobre embarque de maquinistas establecidas en la nueva reglamentación. Y los capitanes recelaban de los oficiales de máquinas por considerarlos un menoscabo de su autoridad, habida cuenta que, por una parte, percibían unos sueldos superiores a los suyos y, por otra, dominaban una tecnología que excedía de su comprensión, de modo que el capitán debía enfrentarse a la situación, desconocida por él hasta entonces, de no ser la autoridad suprema en todas las facetas concernientes a la navegación.

Sin embargo, el principal frente de batalla de los maquinistas se dirigió contra los oficiales extranjeros, a quienes acusaban de usurparles los puestos de trabajo. Juan A. Molinas, presidente de la AMN, envió una carta al ministro de Marina el 30 de junio de 1878 en la que exponía lo siguiente:

«Triste es, Excmo. Sr. Observar que algunas compañías de vapores, en las cuales ondea el pabellón nacional, no registran en el personal de sus máquinas ni un solo maquinista español; y no es porque puedan alegar que les falte idoneidad y suficiencia y no tengan los maquinistas reglamentados los conocimientos prácticos de experimentados operarios, pues la mayor parte de ellos han salido de las factorías de Barcelona, Sevilla y arsenales marítimos, montados a la altura de los mejores extranjeros (*sic*), en donde han obtenido la suficiencia de que carecen algunos extranjeros que, en nuestro país, pasan por maquinistas y encuentran amistades protectoras, gracias a la tutela de sus compatriotas, colocados muchos de inspectores en dichas compañías.

(...)

Por muchos conceptos, Excmo. Sr. deben merecer de V.E. los maquinistas españoles, las consideraciones de preferencia sobre los extranjeros hoy que el reglamento debe estar en vigor, normalizado el servicio de las máquinas de los buques de comercio; y existe un sobrante de maquinistas españoles reglamentados, que pueden emanciparnos de la tutela extranjera, como se emancipó en su día la marina de la armada» (12).

En la misiva también se denunciaba el apartado de la nueva reglamentación según el cual solo era obligatorio embarcar maquinistas españoles si el

(12) *Revista Marítima*, núm. 17, 12 de junio de 1878, pp. 261-262.

buque era nuevo. También se solicitaba que en las comandancias de Marina se abriera un registro en el que consignar los datos de los maquinistas sin embarque.

Apenas un mes más tarde, la AMN publicaba otro artículo donde denunciaba el modo de obrar de los inspectores ingleses de máquinas de varias navieras, a los que acusaba de favorecer la contratación de sus compatriotas. También lamentaba que la reglamentación solo hubiera resuelto la cuestión de la tramitación de las titulaciones, y que en cambio se hubiese mostrado inútil para garantizar el empleo de los técnicos españoles (13).

En marzo de 1880, las asociaciones de Barcelona y La Habana enviaron un nuevo memorando al ministro de Marina en el que exponían, junto a su satisfacción por la mejora que había supuesto el reglamento del 77, lo siguiente:

«Que, fieles cumplidores de la ley y obedientes a las órdenes del Gobierno, se apresuraron en su día á colocarse dentro de las condiciones del Reglamento de maquinistas para los buques de comercio aprobado por R.D. del 23 de enero de 1877, en el cual se regularizó este servicio con notoria utilidad de los particulares y beneficio de los intereses nacionales. La generalidad de los interesados, así maquinistas, como armadores, recibieron bien la nueva reglamentación, pues con ella obtenían: los unos, la protección debida á su trabajo y el premio de sus sacrificios; y los otros la seguridad de la aptitud de aquellos á quienes confiaban el motor de sus naves. Pero algunos de los segundos aunque en muy pequeño número han repugnado cumplir las justas disposiciones del Reglamento y han logrado eludir sus efectos sirviéndose para maquinistas, en contravención á este, de personas extrañas al país, que carecen del necesario nombramiento.

Y no es esto, Excmo. Sr., lo que es altamente contrario á los efectos que se propuso el Gobierno al decretar el Reglamento. Hay un buen número de compañías de vapores, cuyos buques navegan con pabellón nacional, que no han admitido, ni admitirán nunca quizás, ningún maquinista español para dirigir y manejar los motores de las expresadas embarcaciones.

Difícil es, sino [si no] imposible, que en estas condiciones pueda lograrse nunca que ingresen maquinistas españoles en los buques de que se trata, ni aun en aquellos que se dedican a la navegación trasatlántica, pues siendo maquinistas extranjeros los que ocupan las primeras plazas, estos embarcan preferentemente obreros mecánicos compatriotas suyos, que empiezan a navegar en este país y que ascienden poco á poco á terceros y segundos, no faltándoles recursos para adquirir la habilitación consiguiente; en tanto que un gran número de jóvenes aprovechados, salidos de los talleres nacionales y con aptitud suficiente para adquirir aquel nombramiento de segundo, no pueden optar á él por las dificultades de acreditar el año de navegación que para ello se les exige y que no pueden realizar, porque no encuentran la debida protección que hallan en el país los extranjeros en virtud de lo que queda indicado. En el propio caso de hallan muchos jóvenes que en la actualidad poseen el nombramiento de segundo y no pueden adquirir el de primero, porque se les exige probar un año de navegación en aquel cargo» (14).

(13) «A los navieros españoles», *ibidem*, núm. 21, 20 de julio de 1878, pp. 326-331.

(14) AGMAB, NM, leg. 7114.

En 1882, el Ministerio de Estado hizo saber a la Junta Superior Consultiva de la Armada el malestar del rey por el excesivo número de maquinistas extranjeros y el deseo del monarca de que se procurara sustituirlos por técnicos del país (15). Por su parte, la AMN elevó una nueva súplica (16), que se sumaba a la de 1878, la de 1879 y la de 1880, al ministro de Marina el 26 de julio de 1882. En la misma se hacía constar que la crisis que atravesaba «la industria fabril» había dejado sin trabajo a muchos maquinistas y que la presencia de técnicos extranjeros en situación irregular —en la súplica se dejaba muy claro que, de acuerdo con el decreto de 1877, se respetaba el puesto de trabajo de quienes, siendo extranjeros, llevaban trabajando más de seis años— impedía la realización de prácticas tanto a los ayudantes de máquinas como a los segundos maquinistas que querían ascender a primeros.

En junio de 1884, Joaquín Lucira, en nombre de la AMN, se quejaba desde Barcelona al Ministerio de Marina del embarque de maquinistas extranjeros por el sistema de la habilitación, sin pasar el preceptivo examen —esa práctica era corriente en la empresa de Antonio López—. Lucira también denunciaba que la mala preparación de los maquinistas extranjeros había causado accidentes en el vapor *León XIII*, de la línea de Filipinas, y en el *Villaverde*, de la de La Habana.

En la misma fecha, la capitanía de Marina de Cartagena informaba (17) de que

- en los buques de la Compañía Trasatlántica *Ciudad de Cádiz*, *Méndez Nuñez* y *Ciudad de Santander*, de la carrera de Cuba, seis de sus once maquinistas eran extranjeros; y que en el *Reina Mercedes*, el *Isla de Panan*, el *Isla de Mindanao*, el *Isla de Luzón* y el *Santo Domingo*, de la carrera de Filipinas, dieciséis de los diecisiete lo eran. Todos ellos tenían nombramientos en regla y autorizados por la capitanía de Cádiz;
- los maquinistas extranjeros venían ya en los barcos construidos o comprados en Gran Bretaña;
- sería recomendable que los armadores incluyeran españoles como ayudantes, para que fuesen aprendiendo;
- también sería conveniente que se elaboraran listas de maquinistas, a semejanza de lo que sucedía con los pilotos en los puertos.

Es de precisar no obstante que, en determinadas circunstancias, el ministerio intentaba frenar la contratación de oficiales de máquinas extranjeros. Y así, por ejemplo, en mayo de 1886 se denegó la solicitud formulada por el cónsul

(15) LLORCA, p. 69.

(16) Súplica reproducida en el núm. 11 de la revista *El Fomento*, de 10 de agosto de 1882.

(17) AGMAB, NM, leg. 7117.

de Liverpool para que pudieran embarcar maquinistas de otra nacionalidad en los vapores de la compañía bilbaína Manuel M. Arrategui (18).

Otro aspecto del problema eran las circunstancias en que se encontraban los maquinistas españoles que habían obtenido su título en el Broad of Trade de Liverpool. Una real orden de 11 de octubre de 1886 les autorizaba a navegar en barcos españoles, pero con la consideración de extranjeros, y les exhortaba a pasar examen en España.

Los enfrentamientos entre los maquinistas navales españoles y los armadores eran el pan de cada día en aquellos años. Los acontecimientos de 1887 son un claro ejemplo de la tensión reinante. En marzo, la Asociación de Marina Mercante de Barcelona se dirigió al ministro de Marina para exigir el cumplimiento de la disposición de 15 de junio de 1886, según la cual los maquinistas españoles debían tener prioridad sobre los extranjeros. La asociación denunciaba que la norma no se cumplía en La Habana y que los navieros optaban por embarcar extranjeros. Y, para desmentir la alegación de los armadores de que lo hacían porque no había maquinistas españoles, adjuntaban una lista de los disponibles en Barcelona: diez con nombramiento de primer maquinista y dieciséis con nombramiento de segundo. Un mes más tarde, el 12 de abril, la Asociación de la Marina Mercante de Filipinas denunciaba que, en el vapor-correo *Isla de Luzón*, el segundo maquinista de nacionalidad inglesa David Millar había sido habilitado de primero, contraviniendo la legislación vigente. Y prácticamente en el mismo momento, el 14 de abril, una delegación de los maquinistas españoles desembarcados en Liverpool se dirige al ministro de Marina, en nombre de sus compañeros, denunciando que

- se encontraban en la mayor de las miserias y tirados en un país extranjero;
- aun reuniendo los requisitos de la ley de 1877, les pasaban por delante maquinistas extranjeros que tan solo disponían de la habilitación concedida por distintas autoridades;
- se veían sometidos «a mofa» cuando embarcaban como fogoneros por necesidad;
- los representantes de las navieras eran ingleses y los despreciaban;
- no se daba prelación a los españoles sobre los extranjeros;
- en otros países no se permitía embarcar a extranjeros;
- los pilotos eran todos españoles, pues para esa categoría no existía la habilitación de extranjeros.

En julio, el comandante de Marina de Santander solicitaba directrices claras, toda vez que en pocas semanas había tenido problemas con varios vapores que llevaban maquinistas extranjeros (*Pedro, Eduardo, Molina, Calderón y Cabo Peñas*). Los maquinistas españoles solicitaban ocupar esas plazas, de acuerdo con lo dispuesto en la normativa de 18 de junio de 1887.

(18) *Ibidem*.

El ministro Marina respondió que debían respetarse las condiciones de los extranjeros que hubiesen sido nombrados atendiendo a normativas anteriores (19).

Por su parte, los armadores siguieron presionando en defensa de su derecho a contratar a quienes creyeran más adecuado. Argumentaban razones técnicas, como que, siendo los buques y sus máquinas de procedencia extranjera, era muy conveniente que, al menos durante el período de garantía, fueran manejadas por maquinistas extranjeros. El Ministerio de Marina fue muy prolífico promulgando normas *ad hoc* que vinieron a sistematizarse en la real orden de 16 de diciembre de 1887, en la que se establecieron las reglas siguientes:

- todos los primeros maquinistas directores de las máquinas de los buques serían de la libre elección de las casas constructoras, sin sujeción a la nacionalidad;
- los demás maquinistas deberían ser españoles, pero respetando las habilitaciones a favor de extranjeros hechas con anterioridad a ese día;
- tanto el primer maquinista como los demás podrían ser extranjeros en los buques de nueva construcción o que hubiesen sido objeto de un cambio total de máquinas, siempre que esta circunstancia apareciera estipulada como garantía por las casas constructoras, entendiéndose tal concesión por el plazo de seis meses;
- en casos de absoluta necesidad, por carencia de maquinistas españoles, se habilitaría a los extranjeros por ese mismo plazo, prorrogable cuando a su vencimiento subsistieran las mismas causas.

Para salir del atolladero e intentar satisfacer a las partes en litigio (maquinistas-armadores), el Gobierno publicó, mediante real orden de 17 de abril de 1891, un nuevo reglamento de exámenes para la obtención de los nombramientos de segundo y primer maquinista, con la finalidad de elevar el nivel de competencia profesional y acallar las quejas de los navieros respecto de la escasa preparación de los maquinistas españoles en comparación con los extranjeros. Fue un paño caliente que a la postre se reveló totalmente tibio, debido a la paulatina implantación en los grandes vapores de las máquinas de triple y cuádruple expansión, que añadieron complejidad técnica.

El día 18 de mayo de 1891, el gobernador civil de Vizcaya aprobó el «Reglamento de la Sociedad de Socorros Mutuos denominada Unión de Maquinistas Navales», presentado por los señores Dámaso Ituarte, Ambrosio Gandiaga, Luis Mendiguren y Casiano Uzcanga. Según establecía su artículo 3, la sociedad empezaría a funcionar el primero de junio de 1891 y su domicilio social se ubicaría en Bilbao.

La Unión de Maquinistas Navales (UMN) desplegó una intensa actividad desde un buen principio. En la memoria de 1892 se hacían constar las actuaciones siguientes:

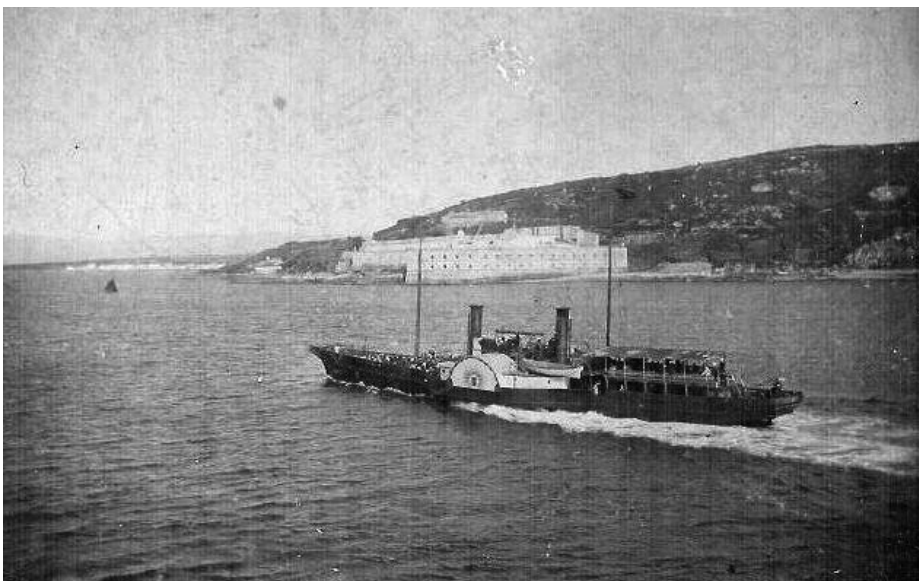
(19) AGMAB, NM, leg. 7118.

- en la junta general del 17 de enero de 1892 se reeligió como presidente a Dámaso Ituarte;
- en la sesión del 22 de mayo se valoró la situación de penuria de muchos compañeros por hallarse sin trabajo, y se decidió enviar una carta al ministro de Marina solicitando la derogación del Reglamento que injustamente daba preferencia al embarque de maquinistas extranjeros;
- el 26 de mayo se tomó la decisión abrir sucursales en Cádiz, Sevilla, Barcelona y Palma de Mallorca. Se acordó denunciar a todos aquellos que no cumplieran el requisito de contar con tres años de trabajo en talleres y uno de embarque para tener acceso a la obtención del título de segundo maquinista. Y se aprobó denunciar a las compañías que no llevaran embarcados el número preceptivo de maquinistas;
- en mayo se solicitó que los maquinistas tuvieran representación en la Junta de la Marina Mercante. La solicitud fue denegada;
- el 10 de septiembre, una comisión de socios, encabezada por el presidente, se desplazó a San Sebastián para entregarle a la reina un exhorto:

«Solo pedimos a nuestro rey Alfonso XIII, y en su nombre a V.M. y al gobierno, que la patria no nos desampare, ni consienta por más tiempo la humillación de nuestra dignidad profesional; pues debido al último real decreto sobre la reglamentación de Maquinistas Navales españoles, que indudablemente ha sido obra de una equivocada disposición, nos hallamos privados de ejercer el derecho de nuestra profesión, y en su natural consecuencia sin poder ganar el sustento de nuestras desgraciadas familias. Afortunadamente no nos ha cabido a todos la misma suerte, pues merced a la Providencia, hay aún en España muy dignos armadores que, desatendiendo las desafortunadas disposiciones de nuestros gobiernos, tratan de aliviar en lo posible el infortunio de sus compatriotas. Si la Patria careciera de recursos en nuestra humilde profesión para proporcionarnos el alivio á tanta desdicha, sufriríamos con la mayor resignación cristiana nuestra desgracia; pero no sucede así, sino que la Patria, olvidando lo mucho que debe a sus hijos, que solo se acuerda de ellos en días de peligro, y alegándonos la falsa suposición de incapacidad, nos niega lo que de derecho nos pertenece, y en cambio protege á los extraños, sin que se les exijan las pruebas de sus conocimientos y siendo tal vez su mayor mérito el haber tenido la suerte de nacer fuera de nuestra humillada Patria. Pero no en vano creemos haber acudido hoy ante V.M., pues hartas pruebas tenemos de su reconocida justicia y humanitarios sentimientos para que esta vez no dudemos de llevar un consuelo a nuestros compañeros. Y ya que otra cosa no pueda V.M. esperar de los Maquinistas navales españoles, sino el profundo agradecimiento de los mismos, la (*sic*) ofrecemos nuestra más humilde sumisión y elevamos preces al Altísimo para que conserve largos años de vida, á nuestro rey Alfonso XIII y á V.M. para el bien y felicidad de la patria».

Tres meses después, el exhorto seguía sin recibir respuesta;

- las modificaciones al Reglamento que pedía la UMN eran:



Vapor del servicio Ferrol-La Coruña

- que se respetasen los nombramientos adquiridos con arreglo al anterior reglamento y que tuvieran valor no tan solo para las máquinas de alta y baja presión, sino también para las de triple y cuádruple expansión;
- que las plazas de todos los vapores dotados con máquinas a las que por sus modificaciones se las denominaba como de triple y cuádruple expansión fuesen ocupadas por maquinistas españoles con preferencia a los extranjeros;
- que las plazas de los vapores que montaran máquinas combinadas de alta y baja presión fuesen ocupadas necesariamente por maquinistas españoles;
- que solo en el caso de que no hubiese maquinistas españoles pudieran las comandancias de Marina y los cónsules de España en el extranjero habilitar maquinistas de otra nación, pero que esta habilitación cesara al llegar a otro puerto;
- que a los maquinistas extranjeros de garantía solo se les permitiese navegar en buques españoles mientras durara aquella, o sea por seis meses;
- que no se despachara ningún vapor cuya potencia excediese de 20 caballos sin que contara en su dotación con maquinista reglamentado.

La UMN atribuía todos los males a la normativa vigente desde el 1 de julio de 1892, que a su entender privilegiaba los intereses de los maquinistas

extranjeros, protegidos por «determinadas» navieras —en clara alusión a la Compañía Trasatlántica—. A finales de 1892, la unión contaba con 191 asociados.

Durante el año 1893, la UNM insistió en la necesidad de derogar la normativa vigente que, a su entender, les perjudicaba en gran medida. El 25 de mayo solicitó la anulación de las reales órdenes de 11 y de 17 abril de 1891, referidas a la obtención de los nombramientos de primero y segundo maquinista. Y en julio solicitó la anulación de la norma de idéntico de rango de 16 de diciembre de 1887 —cuyo artículo 1 establecía que era competencia de los armadores la designación de los «directores» de las máquinas de los buques— y que se dispusiera que en los buques españoles embarcaran tan solo maquinistas nacionales, siempre que poseyeran la habilitación para el manejo de máquinas de alta y baja presión (20).

Apenas diez años después, en 1901, la UNM contaba ya con 748 asociados y poseía delegaciones en Barcelona, Mallorca, Gijón, Valencia, Liverpool, Plencia, Sevilla y Manila (21).

La conflictividad laboral

El primer conflicto importante entre maquinistas y armadores tuvo lugar en 1894, a raíz de la discriminación salarial que practicaban ciertas navieras en favor de los maquinistas ingleses y detrimento de los técnicos españoles. El 1 de febrero de aquel año, el comandante de Marina de Santander informaba al capitán general de Ferrol de lo siguiente:

«Excmo. Sr.:

En el día de ayer se presentaron esta Comandancia dos maquinistas mercantes españoles a denunciar que contraviniendo á las leyes el vapor español *Leonora* que acababa de entrar en el puerto traía a su bordo dos maquinistas ingleses, además del primer maquinista que también era inglés. Visto el rol de dicho buque resultó ser cierto lo que dichos maquinistas españoles denunciaban y en virtud de lo que dispone la R.O. comunicada por V.E. a esta Comandancia en 10 de noviembre p.do respecto á la nacionalidad de los maquinistas de guardia en los buques españoles mandé que desembarcaran los dos ingleses del vapor *Leonora* y que en su lugar lo tomasen españoles de los que había en este puerto que tuviesen las condiciones reglamentarias. El vapor entretanto detuvo su salida. Por las noticias que me ha dado el Capitán he averiguado que en Liverpool de donde vienen todos los maquinistas españoles se han declarado en huelga porque no se les paga en moneda inglesa á razón de 25 pesetas la libra esterlina, por cuya causa tuvo que salir de allí con dos ingleses. En el mismo caso se han de hallar todos los de la Compañía que vengan de aquel puerto y difícil es que aquí puedan proveerse de

(20) AGMAB, NM, leg. 7122.

(21) *Ibidem*, leg. 7128.

maquinistas españoles por el sueldo que desean porque estos se han adherido a la huelga de los de Liverpool».

El capitán general, por su parte, ponía en conocimiento del Ministerio de Marina, además de lo anterior, que

«...también recibí el telegrama de la Sociedad de Maquinistas Españoles fechado en Bilbao en 30 de enero y que dice lo que copio:

“Comunicamos V.E. que verdadera causa actitud maquinistas españoles Liverpool y Península es que Compañía de Navegación Serra hace irritante distinción entre maquinistas ingleses y españoles, pagando a aquellos en oro y a estos no perteneciendo al mismo buque siendo postergados y perjudicados cambio moneda. Esto es injusto no sucede otras Compañías ni autoriza faltar leyes embarcando maquinistas extranjeros.”

Al preinserto telegrama contesté en el día de ayer por la propia vía lo que copio: “Si esa Sociedad tiene quejas concretas y determinadas sobre despacho de buques con dotación Maquinistas que no se ajuste a la Ley, recurra por conducto Comandancia de marina con dichas quejas. En cuanto al pago en la forma que lo hace la Compañía Serra no está en mis facultades resolver y la Sociedad puede recurrir a quien corresponda”» (22).

La huelga afectaba a los vapores *Leonor*, *Elvira* y *Donata*. El ministerio falló a favor de los tripulantes de los vapores de la naviera Serra y obligó a que esta les pagara al cambio fijo de 25 pesetas por libra esterlina, y no según el de mercado de cada momento.

El Gobierno promulgó una real orden el 12 de enero de 1895 con la finalidad de zanjar la cuestión, pero no lo consiguió. El conflicto continuó coleando durante mucho tiempo. La real orden de 23 de marzo de 1895 autorizaba a embarcar maquinistas no españoles en puertos extranjeros cuando en estos no los hubiera nacionales. Los cónsules no tenían que solicitar autorización previa, aunque sí debían informar. Otra real orden, esta del 18 de junio siguiente, establecía que no se renovara el contrato a los maquinistas extranjeros cuando venciese y que se les sustituyese por españoles. La norma —paradójicamente— no era de aplicación a la Compañía Trasatlántica.

A principios de 1902 tuvo lugar un conflicto en Bilbao que enfrentó a la UMN con la Asociación de Navieros de Bilbao (ANB), liderados por Sota y Aznar (23). A pesar del escaso alcance de los hechos, su repercusión social fue importante, pues sirvieron para aclarar las posiciones de cuantos participaron en ellos: trabajadores, armadores, Ministerio de Marina e instituciones civiles como la Liga Naval Española.

Los maquinistas de Sota se negaron a embarcar a partir del día 16 de febrero, para mostrar su rotunda disconformidad con la propuesta de nueva contrata

(22) *Ibidem*, leg. 7122.

(23) *Ibidem*, leg. 7128.

que les presentaba la naviera. Sota contaba desde el primer momento con el apoyo de la mayoría de las navieras bilbaínas. Por otra parte, debemos señalar que, en aquellos días, muchos buques permanecían amarrados por falta de flete y un buen número de tripulantes de todas las categorías y departamentos se hallaban en paro. Por esa razón, la repercusión del boicot de los maquinistas de Sota fue muy limitada, aparte de que, pese a que la UMN había prohibido a todos sus afiliados salir a navegar, eran bastantes los vapores que zarpaban con oficiales de máquinas no pertenecientes a ella. El día 19 se produjo un incendio a bordo del vapor *Somorrostro*, aunque no se pudo relacionar con el conflicto. Tanto el gobernador civil como el comandante de Marina seguían con atención el desarrollo de los acontecimientos e informaban regularmente a sus superiores en los respectivos ministerios. En particular, les preocupaba que el conflicto pudiera extenderse a «otros oficios» o puertos.

El día 25, Julián Fernández Unibaso, presidente de la UMN, presentó en el Ministerio de Marina un memorando de trece páginas manuscritas donde se exponían las razones por que la asociación había ordenado a sus afiliados negarse a trabajar en los buques de Sota y Aznar. La causa fundamental no radicaba en la rebaja de sueldos decretada por los armadores a causa de la crisis, que ya había sido aceptada por la unión en una asamblea del 26 de enero, sino en el hecho de que la naviera había incluido en la nueva contrata unas cláusulas disciplinarias «injustas y abusivas». También se desmentía que la UMN fuera una «sociedad de resistencia»; en los estatutos de la entidad constaba de forma explícita que era una «Sociedad de socorro». Por último, se denunciaba —una vez más— la contratación de maquinistas extranjeros a pesar de lo establecido en la legislación vigente.

La ANB también hizo llegar sus puntos de vista al Ministerio de Marina, el 11 de marzo, mediante una carta firmada por el presidente de la entidad, el conde de Rodas (24). La misiva señalaba, en primer lugar, que lo que se estaba dirimiendo en el conflicto era, ni más ni menos, la restauración de la vulnerada autoridad de los capitanes, pues tal era el designio de la contestada contrata, y que si de lo que se trataba era de «restablecer la disciplina a bordo con la autoridad unipersonal del capitán», la ANB entendía que «los únicos llamados a solucionar la cuestión eran los armadores». Asimismo consideraba

(24) El condado de Rodas es un título nobiliario español creado el 13 de marzo de 1901, durante la minoría de edad del rey Alfonso XIII, por su madre, la reina regente M.^a Cristina de Habsburgo-Lorena, en favor del coronel de Infantería Francisco Martínez de Rodas, diputado a Cortes por Marquina y senador por Vizcaya, Huesca y Santander; presidente, director-gerente y fundador de las compañías marítimas Unión y Rodas; presidente y director-gerente de la compañía Remolcadores Bilbaínos; presidente de las compañías marítimas Cantabria y Actividad, de la Asociación de Navieros de Bilbao, de la Liga Marítima Vizcaína y del consejo de administración del Ferrocarril de Bilbao a Lezama; presidente y director-gerente de la compañía anónima Minas de Cala; presidente del Sindicato Minero; presidente y fundador de la sociedad de seguros y banca La Aurora; presidente de la sociedad de banca y seguros El Día, de Cartagena; presidente de la Sociedad General de Centrales Eléctricas; consejero de las sociedades Minas de Turon, Crédito Industrial Gijonés y Azucarera Vasco Leonesa, así como de la Banca de Francia para la Industria y Comercio.

que los maquinistas no tenían «condición obrera sino de burguesía acomodada» y mostraba su rechazo a una «filosofía» que llevaba a aquellos a oponerse «a todo lo que significa autoridad». Ante tal situación, la restitución de la autoridad del capitán resultaba perentoria, y ese, como ya ha quedado dicho, era el objetivo de la contrata. Por último, se reivindicaba el derecho de los armadores a embarcar maquinistas extranjeros y se solicitaba la derogación del decreto que lo prohibía.

Como se ve, el motivo principal del litigio era la contrata que los armadores pretendían imponer con el objetivo asentar la autoridad absoluta del capitán. El modelo de contrata redactado por Sota y Aznar y refrendado por la mayoría de los armadores constaba de nueve artículos. El sexto era el motivo de la discordia: en él se establecían una serie de faltas que podían ser sancionadas directamente por el capitán con multas comprendidas entre uno y diez días de salario. El capitán debía anotar dichas sanciones en el cuaderno de bitácora y en el libro de correcciones, y tales anotaciones habían de ir firmadas por él y dos testigos. Se trataba de una disposición inaceptable para los miembros de la UMN. Les sobraba la razón.

En el conflicto intentó mediar la Liga Naval, pero la naviera Sota y Aznar se opuso argumentando que se trataba de una cuestión de autoridad en la que no cabía ningún tipo de trápicheo. Por otra parte, tanto la comandancia de Marina de Bilbao como la Asociación de Capitanes se pusieron claramente del lado de los armadores. Y los maquinistas de otros puertos no mostraron ningún gesto significativo de solidaridad.

No es extraño, a la vista de la coyuntura, que la huelga finalizara de forma oficial el 15 de marzo con la publicación de un real decreto que aprobaba el modelo de contrata propuesto por los armadores. Se obvió la cuestión de la contratación de maquinistas extranjeros, para no tener que rectificar todo lo legislado hasta el momento y evitar soliviantar a la mayoría de los oficiales de máquinas españoles.

Nueva normativa

Hubo que esperar hasta 1904 para que, mediante una real orden de 21 de mayo, promulgada en respuesta a varias instancias presentadas por la AMN de Bilbao, se prohibiera de forma definitiva la contratación de maquinistas extranjeros en todos los buques españoles. En el ínterin, se modificó el programa de los exámenes para la obtención de los títulos de oficiales de máquinas. Los nuevos contenidos fueron redactados por Rafael Cano y Eugenio Agacino y comenzaron a regir a partir del 1 de enero de 1902 (25).

Una real orden de 30 de marzo de 1906 actualizó el Cuadro Indicador del Personal Técnico de Máquinas:

(25) AGMAB, NM, leg. 7127.

- Los buques dedicados a las navegaciones de Ultramar, fuera cual fuera su potencia, llevarían por lo menos tres maquinistas.
- En navegaciones de altura llevarían dos segundos maquinistas si la fuerza de la máquina era inferior a 100 CV, y un primero y un segundo si era superior.
- En navegaciones de gran cabotaje, si la potencia de la máquina era inferior a 100 CV, llevarían un segundo maquinista, y dos en el caso de que la travesía excediese de las 150 millas. Si la fuerza de la máquina superaba los 100 CV, deberían embarcarse un primero y un segundo maquinista.
- En cabotaje, si la fuerza de la máquina excedía de 40 CV pero no alcanzaba los 100, y siempre que la travesía fuera menor de 150 millas, llevarían un segundo maquinista; en caso de que el viaje superase las 150 millas, habrían de llevar dos segundos. Si la potencia era superior a los 100 CV y la travesía menor de 150 millas, llevarían un primer maquinista, en tanto que si dicha travesía superaba las 150 millas irían a bordo un primero y un segundo.

En cuanto a los requisitos para obtener los nombramientos, la situación, a principios del siglo XX, era la siguiente:

- para obtener el nombramiento de segundo maquinista se requería
 - haber cumplido veintiún años (RO 21/5/1904); acreditar buena vida y costumbres (RO 1/1/1885); haber trabajado tres años como operario metalúrgico, y uno de ellos por lo menos en talleres de construcción y reparación de máquinas y calderas de vapor (RO 9/12/1901); haber hecho 250 días de mar en un vapor formando parte de su personal de máquinas (RROO de 16/2/1901 y 18/12/1901), y superar un examen hecho con arreglo al programa de 6 de mayo de 1909 (RO 22/5/1909).
- para ser nombrado primer maquinista era necesario
 - haber hecho 500 días de mar como segundo maquinista (RO 16/2/1901) y haber aprobado el examen de los contenidos establecidos al efecto (RO 26/5/1909).

Además, los aspirantes a segundo y primer maquinista debían llevar un diario ajustado al modelo establecido en la real orden de 1 de agosto de 1904. Por otra parte, se admitían las prácticas realizadas en buques extranjeros (RO 25/2/1907).

El siguiente paso era optimizar la formación de los oficiales de máquinas incorporando su formación a las escuelas de náutica. Hubo que esperar casi una década para ello.

La reformas de las enseñanzas náuticas de 1913 y de 1915

En 1913, las enseñanzas náuticas todavía se regían por la ley de instrucción pública de 1857. Por fin, casi sesenta años más tarde, la Administración, al socaire de los aires ligeramente reformistas que soplaban por aquellos años, y en el contexto de cierta recuperación del sector marítimo, se decidió a emprender la necesaria reforma. El 19 de septiembre de 1913, el Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes publicó un real decreto encaminado a reformar la formación teórica de los marinos mercantes. En la exposición de motivos de la norma, tras realizar una autocrítica por no haber intervenido hasta aquel momento, se mencionaba otra razón adicional para legislar:

«Fue necesario que el Ministerio de Marina redactara el Reglamento de 18 de noviembre de 1909, y disputase a este Departamento estas enseñanzas que le pertenecían por una ley, y sólo por otra ley votada en cortes podían serle arrebatadas, para que se advirtiese que el Ministerio de Instrucción Pública debe ser el organizador, rector y administrador de todas las enseñanzas, y que, si por razones especiales, los clérigos emancipan sus Seminarios, los militares sus Academias, los Ingenieros sus Escuelas y ahora los marinos civiles las suyas, no hay razón para que no sigan desgranándose las restantes enseñanzas, viniendo a quedar este Ministerio sin motivo, apenas, que abone su existencia, y la Instrucción pública sin timón que regule su marcha total y la mantenga en la dirección de las corrientes generales de la civilización y de la ciencia mundial» (26).

Como se puede ver, se trataba de hacer frente a lo que el Ministerio de Instrucción Pública consideraba una invasión de competencias por parte del de Marina, que mediante el reglamento de 1909 pretendía establecer su control absoluto sobre las titulaciones náuticas. Ante tal situación, la ley de 1913 recababa todas las competencias para Instrucción Pública y planificaba una serie de medidas reformistas que, junto a la necesaria renovación de las enseñanzas propiamente dichas, establecían unos canales administrativos plenamente civiles.

Los rasgos más característicos de la ley de 1913 eran los siguientes:

- se establecían cuatro órdenes de estudio para la «enseñanza náutica civil»: navegación o mando, máquinas, construcción naval y pesca;
- las escuelas se dividieron en tres clases:
 - institutos, que impartirían como mínimo la enseñanza completa de la especialidad de navegación, pero que también podían impartir todas o alguna de las otras tres;
 - escuelas especiales, que impartían alguna o algunas de las que no eran navegación;

(26) *Gaceta de Madrid*, núm. 262, 19 de septiembre de 1913, p. 666.

- escuelas incompletas, que no reunían las condiciones para impartir alguna de las cuatro especialidades de forma completa.
- el ingreso no se podría realizar hasta los quince años, debiendo superar un examen elemental de gramática castellana, aritmética, geografía e historia universal y de España;
- para la obtención de los diferentes títulos, por ejemplo piloto y posteriormente capitán, todos los exámenes de reválida se debían realizar en las escuelas ante los profesores de las mismas, sin acudir, por tanto, a examinarse en organismos de la marina de guerra y ante personas ajenas a las escuelas.

Pero aquella ley también tenía un talón de Aquiles: la falta de recursos económicos con que hacer efectiva su aplicación. Según el artículo 6, las cantidades necesarias, una vez evaluadas, se consignarían en el futuro presupuesto.

El gran escollo de aquel proyecto lo constituyó la oposición frontal que, nada más ser promulgado, desplegó el Ministerio de Marina.

El primer acto de la crisis más grave por que seguramente nunca han pasado las enseñanzas náuticas en España había concluido. Pero lo peor todavía estaba por llegar.

Ante la irritación del Ministerio de Marina, al de Instrucción Pública no le quedó más remedio que recular, y el 14 de julio dictó una orden en cuya virtud, «en tanto no se dictasen las disposiciones necesarias para reglamentar los estudios de Náutica y se unificase la legislación en esta materia, no podrían celebrarse exámenes de reválida en las Escuelas de Náutica» (27). El 17 de septiembre de 1914 se publicó todavía otro real decreto que restablecía el *statu quo* anterior a septiembre de 1913.

A fin de solventar la situación de enfrentamiento entre Marina e Instrucción Pública, se creó una comisión mixta con objeto de unificar la legislación de las escuelas de náutica. Las conclusiones de la comisión se publicaron, otra vez en forma de real decreto, el 30 de mayo de 1915 (28). El contenido fundamental de la disposición en lo que respecta a los maquinistas navales era el siguiente:

- quedaban designadas como escuelas oficiales de náutica las de Alicante, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, La Coruña, Gijón, Málaga, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Valencia y Vigo;
- en las escuelas únicamente se impartirían las ramas de piloto de la marina mercante y maquinista naval;
- la edad mínima de ingreso se establecía en los doce años.

(27) ARROYO, p. 163.

(28) *Gaceta de Madrid*, núm. 150, 30 de mayo de 1915, p. 561.

Los «aspirantes» a maquinista naval debían realizar dos cursos:

- primer curso: elementos de aritmética y álgebra (alterna), elementos de geometría plana y del espacio (alterna), elementos de física, mecánica y electricidad (alterna) y dibujo lineal (alterna);
- segundo curso: tecnología de máquinas, materiales y combustibles (alterna), máquinas y calderas marinas (diaria) y dibujo de máquinas (alterna).

Los horarios de la especialidad de máquinas debían organizarse de tal forma que permitieran a los alumnos «trabajar en los talleres» —se entiende que externos a las escuelas, puesto que estas no contaban con tal tipo de dotación ni estaba previsto que la tuvieran—. Hay que destacar la jerarquía que se establecía entre ambas especialidades, dotando de más contenido a las enseñanzas de piloto (tres cursos) que a las de maquinista (dos). Tal circunstancia no se daba en la ley de 1913.

En los artículos 9 y 12 se determinaba que, al finalizar los cursos correspondientes a cada especialidad, la escuela libraba a los alumnos un certificado de «Alumno de...», «con el cual podrán inscribirse en las listas correspondientes de las Comandancias de marina, dejando de pertenecer al Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes». Por ordenamientos anteriores, correspondía a la jerarquía militar realizar los exámenes posteriores a las prácticas de mar mediante el cual obtener el título profesional.

Los maquinistas navales acogieron con entusiasmo la reforma:

«Hace días se han instituido escuelas náuticas para Pilotos, para maquinistas Navales y para patrones de cabotaje y pesca.

Hay escuelas en Barcelona, en Bilbao, en Cádiz, en Cartagena, en Coruña, en Gijón, en Santander, en Málaga, en Santa Cruz de Tenerife, en Valencia y en Vigo.

Desde luego, aplaudimos la institución de estas escuelas oficiales. Los aspirantes a maquinistas no recibían una preparación suficiente en el taller.

(...)

Los aspirantes a maquinistas van a simultanear la práctica del taller con el estudio. Ello nos complace profundamente.

Porque un muchacho, hasta ahora, al salir del taller, se veía ante unos tomos inaccesibles. Ejercitaba violentamente la memoria para apresar el texto. El salto como dicen los pedagogos era un salto mortal.

Ahora se iniciarán paulatinamente en el Álgebra, en la Geometría, en la Mecánica, en la Técnica de los materiales» (29).

En el siguiente número de la misma publicación, Antonio López Perea afirmaba que «la redención del ciudadano por la cultura es lo que más agradecen

(29) «Escuelas de Náutica», en *El Maquinista Naval*, núm. 237, 1 de octubre de 1915, pp. 73-75.

F. JAVIER MORENO RICO

las corporaciones profesionales; por eso los maquinistas navales españoles han recibido con verdadero júbilo las ventajas que les concede el RD de 28 de mayo último» (30).

Fuentes

- Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán
- Archivo Naval de Cartagena.

Bibliografía

- ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo: *Apunte para una historia de la enseñanza náutica en España*. Dirección General de la Marina Mercante, Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Madrid, 1989.
- LLEDÓ CALABUIG, José: *Buques de vapor de la Armada española*. Aqualarga, Madrid, 1997.
- LLORCA BAUS, Carlos: *La Compañía Trasatlántica en las campañas de Ultramar*. Ministerio de Defensa, Madrid, 1990.
- ROBLES SÁNCHEZ, Pedro: *Vicisitudes históricas de nuestra profesión*. Sociedad General de Jefes y Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante, Barcelona, 1993.
- VEGA BLASCO, Antonio de la: *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada española (1850-1950)*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2009.
- VIGÓN, Ana M.^a: *Guía del Archivo-Museo «Álvaro de Bazán»*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1985.

(30) «Los maquinistas navales y las Escuelas de Náutica», en *El Maquinista Naval*, núm. 238, 1 de noviembre de 1915, p. 83.