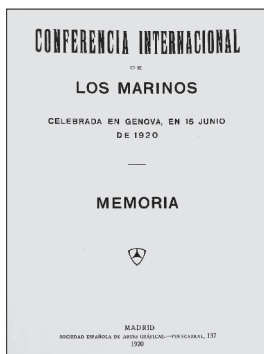


Els efectes de la Primera Guerra Mundial sobre la marina mercant espanyola: la Conferència Internacional dels Marins (1920)*

Daniel Muntané i Pueyo
Universitat de Barcelona
(danimuntane@gmail.com)

Data de recepció: 16 de setembre de 2020
Data d'acceptació: 24 de novembre de 2020
DOI: <https://doi.org/10.51829/Drassana.28.637>
© CC-BY-ND



Los efectos de la Primera Guerra Mundial sobre la marina mercante española: la Conferencia Internacional de los Marinos (1920)

■ RESUMEN

La Primera Guerra Mundial modificó el escenario marítimo internacional. Una de las consecuencias del Tratado de Versalles fue la constitución de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). En este contexto histórico se debe enmarcar la Conferencia Internacional del Trabajo, que se celebró en la ciudad estadounidense de Washington entre los meses de octubre y noviembre de 1919. Esta primera Conferencia, entre otras decisiones, limitó la jornada laboral a las ocho horas; sin embargo, la marina mercante quedó fuera de esta regulación. Como consecuencia de ello, en junio de 1920, en la ciudad italiana de Génova, tuvo lugar la Conferencia Internacional de los Marinos, una reunión sectorial que abordaba los principales temas de interés para el sector marítimo.

Palabras clave: marina mercante, Primera Guerra Mundial, Organización Internacional del Trabajo, Conferencia Internacional del Trabajo, Conferencia Internacional de los Marinos.

The effects of the First World War on the Spanish merchant marine: The International Conference of Seafarers (1920)

■ ABSTRACT

World War I altered the international maritime scene. One of the consequences of the Treaty of Versailles was the creation of the International Labor Organization (ILO). In this historical context must be placed the International Labor Conference, which was held in the American city of Washington in the months of October and November 1919. This first Conference, among other things, limited the working day to eight hours; however, it left the merchant navy out of that regulation. Thus, in June 1920, a sectoral meeting was held in the Italian city of Genoa – the International Conference of Seafarers – where the main issues of concern within the maritime sector were raised.

Keywords: merchant navy, World War I, International Labor Organization, International Labor Conference, International Seafarers Conference.

■ INTRODUCCIÓ

En el vapor Lázaro ha salido para Génova la Comisión española de marinos que asistirá a la Conferencia Internacional que allí ha de celebrarse. Forman parte de dicha Comisión el contralmirante señor Pasquín y el auditor señor Montesinos, por el gobierno; el señor Martí Ventosa, representando a los marinos y el señor Morales, como Consejeros¹.

Amb aquesta peça informava un diari de l'època de la marxa de la delegació espanyola que havia de prendre part, el 15 de juny de 1920, en la Conferència Internacional dels Marins, que es va celebrar a la ciutat italiana de Gènova². Uns mesos abans d'aquesta Conferència, entre l'octubre i el novembre de l'any anterior, havia tingut lloc a la ciutat nord-americana de Washington una altra reunió general: la Conferència Internacional del Treball. La convocatòria de la Conferència dels Marins de Gènova³ era una conseqüència directa dels treballs i els compromisos assolits, prèviament, en la Conferència de Washington de 1919. Així mateix, la celebració d'aquestes dues conferències era el resultat dels acords de pau del Tractat de Versalles, signats a la fi de la Primera Guerra Mundial entre les potències aliades i la derrotada Alemanya.

El Tractat de Versalles, de 28 de juny de 1919, en una de les seves parts⁴, establia la creació de l'Organització Internacional del Treball⁵. Aquest organisme es fundava amb l'esperit de vetllar per l'establiment d'unes condicions laborals millors entre els treballadors i d'un règim de treball humà que fossin la base per assolir la justícia social i, en darrer terme, la pau universal dins del concert internacional. El tractat assenyalava que l'OIT es recolzaria sobre l'Oficina Internacional del Treball –sota la direcció del Consell d'Administració– i la Conferència General dels estats membres⁶. També determinava que la Conferència General celebraria un mínim d'una sessió anual i que estava subjecte a fer totes les sessions que es consideressin necessàries⁷. En la Conferència, hi

participarien un total de quatre representants de cadascun dels estats membres –dos delegats del govern, un de la patronal i un altre dels obrers. Aquests delegats podien assistir a la Conferència acompanyats de consellers tècnics; i quan es discutissin qüestions que afectessin directament les dones s'establia l'obligació que almenys una de les persones designades com a consellera tècnica fos una dona. Igualment, els estats membres s'obligaven a designar els delegats i consellers tècnics no governamentals d'acord amb les organitzacions professionals més representatives de la patronal i dels obrers.

■ EL REFORMISME EN LA MARINA MERCANT

Els motius de la creació de l'OIT s'han de cercar uns anys abans. Tal com apunta Paola Lo Cascio⁸, a les vigílies de la Gran Guerra hi havia la consciència que el capitalisme desenvolupat durant el segle XIX havia provocat una situació social insostenible, i que a causa d'això s'estava engendrant una alternativa cada cop més forta capaç de discutir la seva hegemonia. La possibilitat d'una revolució socialista era un temor present a molts països europeus. Davant d'aquesta amenaça hi havia dues opcions de lluita: per una banda, la repressió sostinguda en el temps i, per l'altra, les concessions rellevants.

La divisa de aquel momento fue corregir el capitalismo con el objetivo de que la alternativa no fuera posible. La ruptura de todos los equilibrios –militares, económicos, sociales, y culturales–, representados por la Gran Guerra, daría el espaldarazo definitivo. Cuando en San Petersburgo los bolcheviques se hicieron con el poder, el imposible se hizo posible y volvió el miedo⁹.

El triomf de la Revolució Russa l'any 1917 va despertar en molts sectors la por pel perill d'una hipotètica revolució proletària a escala mundial, especialment en el període comprès entre els anys 1917 i 1923. En conseqüència, la idea d'assolir la justícia social va guanyar força i presència en el discurs de les societats de postguerra. Es percebia com una necessitat el fet de disposar de normes internacionals del treball –una legislació universal del treball–, com també d'organismes que facilitessin el diàleg amb els obrers.

Imatge 1. Primera sessió de la ILC, Washington DC.
Delegats en la sessió plenària. Octubre de 1919.
(© ILO. Arxius històrics de l'Organització Internacional
del Treball. Autor desconegut)



D'aquesta manera, la conjuntura provocada per la Primera Guerra Mundial, i la posterior pau de Versalles, va afectar també l'escenari marítim internacional. Les conseqüències es veurien reflectides en el desplegament d'una legislació laboral. Es començava a caminar, doncs, cap a una ordenació internacional del treball dins de la marina mercant, que també havia d'afectar l'Estat espanyol. La Conferència dels Marins va ser el marc on es van situar les principals preocupacions del sector. No endebades, els antecedents de molts dels temes plantejats a discussió a Gènova venien d'anys anteriors a l'esclat del conflicte bèl·lic.

■ CONFLICTES ABANS DE 1914

Els anys previs a la Primera Guerra Mundial havien suposat un període recessiu per a la marina mercant arreu del món. A partir de l'any 1901, es va iniciar una crisi del transport marítim provocat per un excés del tonatge construït en els anys previs i una retracció del comerç internacional. Tal com assenyala Valdaliso¹⁰, els nòlits mundials van descendir fins a l'any 1902, i es van mantenir estancats els dos anys següents. Posteriorment, entre els anys 1905 i 1907 es va produir una petita recuperació del tràfic mundial, que va ser capaç d'absorbir tot el tonatge avarat durant aquells anys i l'augment de la capacitat de càrrega dels vaixells. Tot i això, passat l'any 1907, la recuperació es va esvaïr i es va tornar a entrar, de nou, en crisi. En xifres globals, Valdaliso¹¹ determina que, en el període comprès entre 1902 i 1912, es va desballestar un total d'1,7 milions de TRB¹², és a dir el 5,3% de tot el tonatge registrat l'any 1902. Aquesta situació, però, va començar a millorar a partir de l'any 1911 gràcies a l'augment de la demanda i la disminució del tonatge, de manera que el mateix any 1912 ja s'havien assolit els nivells del primer any del segle.

Valdaliso assenyala que aquesta mateixa cronologia és similar per a la marina mercant espanyola, però destaca que la caiguda dels nòlits fou encara més pronunciada i que, en canvi, la recuperació posterior va ser menys destacada en comparació amb la resta del món. El percentatge de tonatge desballestat també va ser inferior al de la resta del món en les mateixes dates: el total de 28.767

TRB¹³ desballestades suposava un 3,7% de tot el tonatge registrat a l'Estat espanyol l'any 1902.

Tot i que van tirar endavant certes iniciatives legislatives¹⁴, en les primeres dècades de segle, a l'Estat espanyol hi havia una gran dificultat per harmonitzar la legislació social amb el sector de les indústries marítimes. L'exemple més clar i evident va ser la presentació l'any 1915 d'un projecte de reglament sobre el treball a bord dels vaixells mercants. Tot i comptar amb el vistiplau de l'Institut de Reformes Socials, el text havia estat rebutjat, prèviament, pels representants naviliers en la Junta Consultiva de la Direcció General de Navegació i 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 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 tripulantes¹⁵.

En aquest període de crisi, situat en el primer quart de segle, es van produir les primeres mobilitzacions¹⁶ dins de la marina mercant espanyola. La vida dels marins era, en aquells moments, molt miserable i, en moltes ocasions, pitjor que la dels obrers d'altres sectors. Els marins no podien gaudir ni de vacances, ni de dies festius, ni de limitació de l'horari de treball, ni d'una alimentació adequada ni tampoc de bones condicions higièniques de treball. Entre l'inici del segle i l'esclat de la Primera Guerra Mundial, Zamora assenyala aquests anys de conflictivitat laboral dins de la marina mercant espanyola: 1901, 1902, 1903, 1904, 1913 i 1914¹⁷.

Garcia¹⁸ destaca dues dates d'interès especial: 1904 i 1914. Per una banda, l'any 1904 es va produir la primera vaga de certa importància dins del sector. Va ser una mobilització de les classes subalternes de la marina mercant, un conflicte laboral en què van aparèixer les reivindicacions de les classes subalternes de coberta i de màquines en vaixells de vapor i en vaixells de vela dedicats al cabotatge. Aquestes demandes estaven signades per tres so-

cietats: la Societat de Fogoners Marítics i Terrestres de Barcelona, la Societat de Fonda Marítima de Barcelona i la Societat d'Obrers Mariners i Similars de Barcelona.

Les exigències d'aquestes associacions se centraven en els punts següents¹⁹: una organització estricta de la jornada laboral; la distinció entre els treballs naturals dels vaixells i els treballs considerats com a propis de l'estiba; la reclamació de vacances; la presència d'un vigilant en cada vaixell del port que permetés a la tripulació gaudir de temps lliure; la prohibició que els capitans i els majordoms s'ocupessin, per compte propi, de la fonda i que s'augmentés en 25 cèntims l'assignació per a aliments destinada a cada tripulant –i això enllaçava amb una proposta de menú–; la supressió dels embarcadors i que els llocs de treball vacants a bord del vaixell fossin ocupats per membres de les societats signants del document de peticions; i, per acabar, es feia una proposta detallada de salaris mensuals.

El primer punt de les reivindicacions pretenia establir un horari diari en funció de la feina que s'havia de dur a terme a bord i de les places vacants; també que el treball fet fora de jornada es considerés com a hores extres; i que, exceptuant els casos de sortida dels vaixells, els diumenges fossin dies lliures de treball a port. El segon punt volia separar la feina pròpia dels portuaris de la feina feta en la navegació. D'aquesta manera, s'exigia que els mariners no fessin cap mena de treball de càrrega i descàrrega en els vaixells. Respecte a les vacances, es demanava²⁰ un permís de quinze dies, sense pèrdua de sou ni de categoria, per a tot tripulant que dugués un any de permanència en un vaixell.

Per altra banda, el maig de l'any 1914²¹ va tenir lloc una vaga iniciada per capitans i oficials que, posteriorment, va acabar evolucionant cap a una vaga general amb dos focus d'interès: un a Bilbao i l'altre a Barcelona. Aquest conflicte va tenir la particularitat de ser el primer que assolí el grau de caràcter general en tot el sector de la marina mercant espanyola. No va coincidir, però, amb un període especialment dur per a la patronal, atès que la crisi dels anys anteriors havia quedat enrere. De fet, es va fer en un moment d'augment generalitzat dels salaris i de cert progrés social dels marins. Un dels motius prin-

cipals de la vaga va ser la reivindicació d'un reglament de treball a bord dels vaixells mercants. Aquest reglament havia de fixar les jornades màximes de treball sota les condicions normals de navegació i també un període anual de vacances pagades.

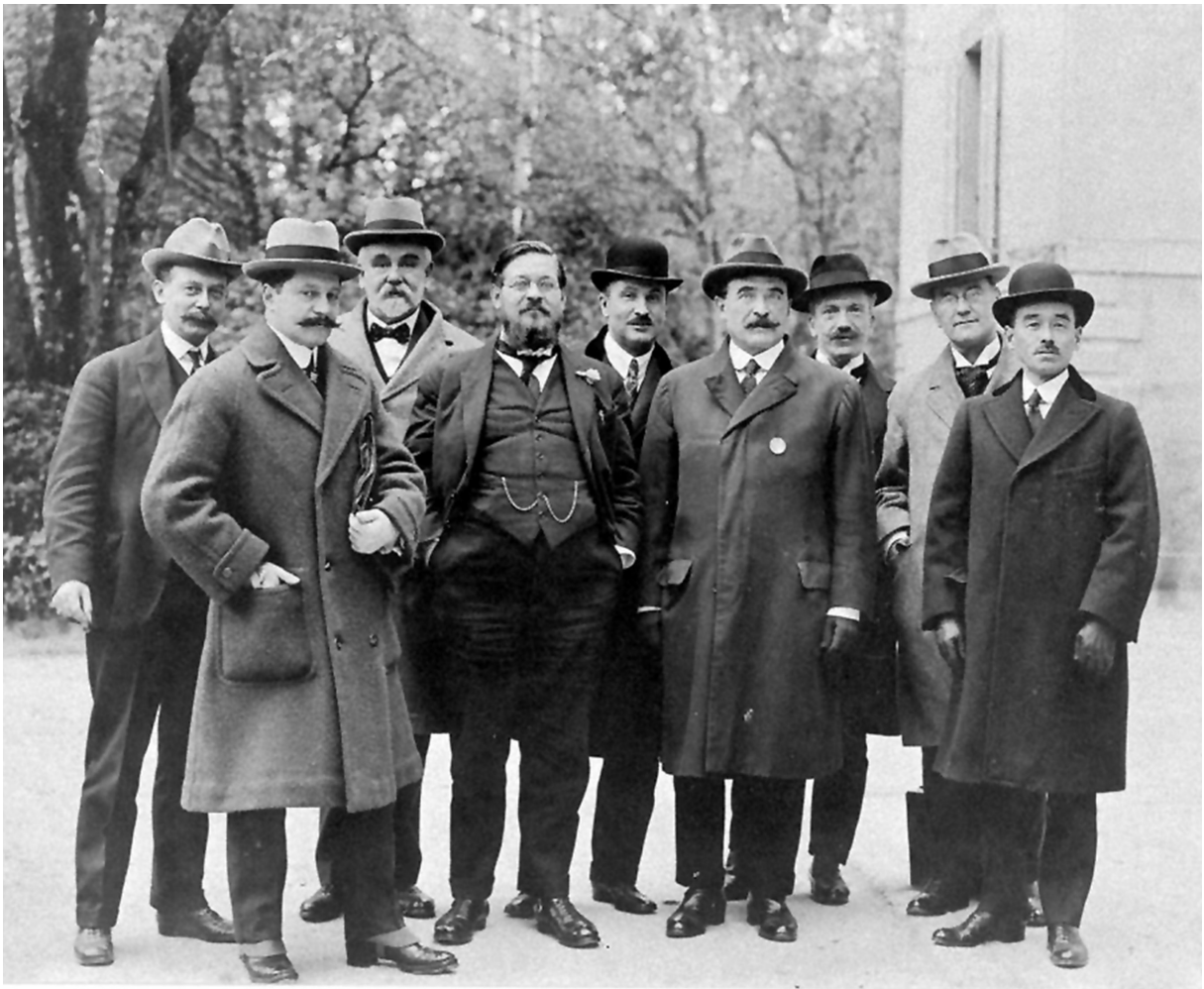
A Bilbao, des de finals de l'any 1913, els marins havien plantejat, a més, diverses exigències salarials a una patronal que es caracteritzava per la seva duresa. En canvi, a Barcelona la situació era ben diferent: entre la darrereria de l'any 1913 i el maig de 1914 havia culminat un seguit de negociacions entre la patronal i els marins relatives també als aspectes salarials, que van resultar en la signatura de diversos convenis col·lectius entre les parts: van ser els primers de la història dins del sector.

La vaga va acabar²² a finals de maig amb la promesa, per part del president del Consell de Ministres, Eduardo Dato, de complir amb la exigència d'una reglamentació que els marins van sustentar durant el conflicte. Aquesta promesa, però, va acabar resultant impossible de complir, sobretot per l'oposició ferotge que hi van mostrar els naviliers i, molt especialment, per la duresa que va exhibir la patronal basca, que, amb la seves accions, va contribuir a desgastar molt les forces en aquella part del territori espanyol.

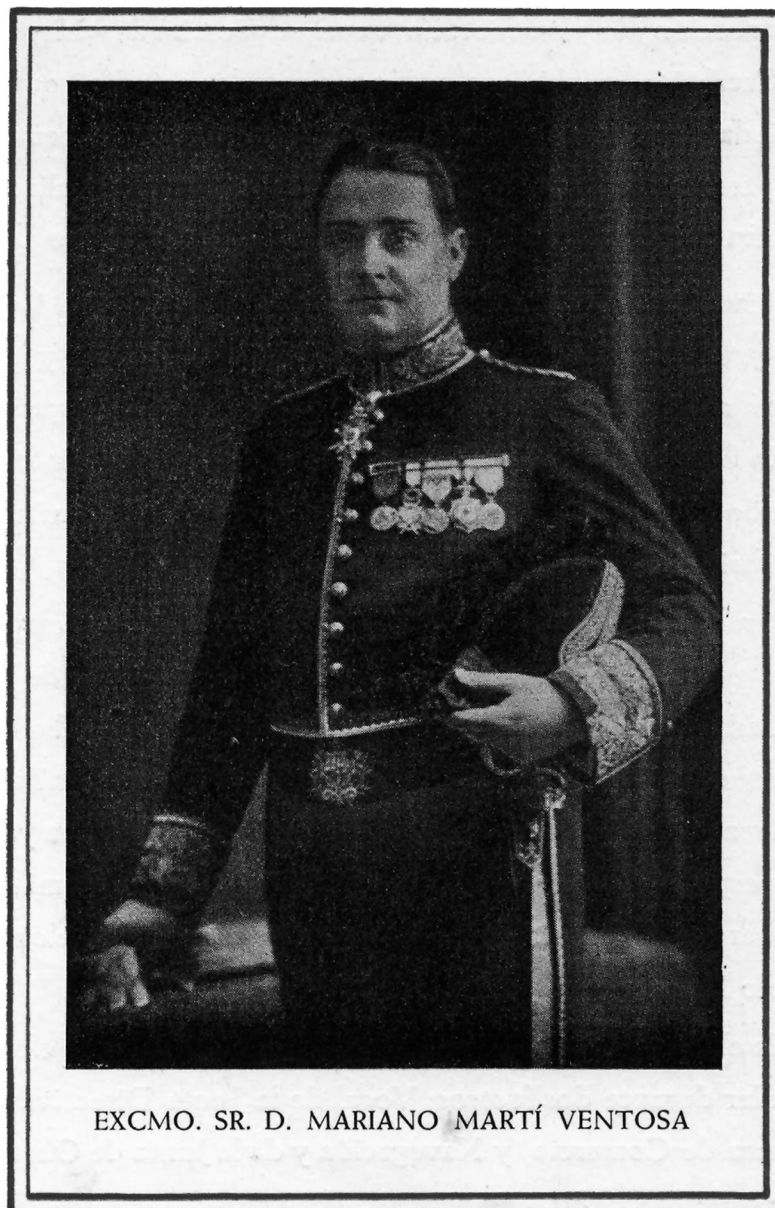
Zamora²³ considera que les millors vagues fetes pels marins tan sols van servir per assolir victòries amb resultats poc rellevants. Al seu entendre, la responsabilitat de l'escàs èxit de la vaga de 1914 no va recaure només en el govern, sinó que els marins tampoc no van saber jugar bé les seves cartes. Fruit de la seva desunió, no van ser capaços ni tan sols de fer bretxa en les evidents posicions contradictòries entre els armadors del Mediterrani i els armadors del nord de l'Estat.

El desgast produït per la vaga general de 1914 es va notar força en els anys posteriors. La conflictivitat laboral prèvia a la Primera Guerra Mundial no va tenir gaire continuïtat durant el conflicte bèl·lic. Zamora²⁴ només documenta algunes vagues disperses, per reclamar millores salarials, en els anys 1915 i 1916, i Garcia²⁵ n'hi afegeix també l'any 1917. Els motius d'aquesta baixa conflictivitat dins del sector contrasten clarament amb el comportament de la resta del moviment obrer en aquest període històric²⁶.

Imatge 2. Albert Thomas, director general de l'OIT (1920-1932) i un grup d'armadors membres de la Comissió Paritària Marítima. Segona reunió de la Conferència Internacional del Treball. Reunió Marítima de la Conferència Internacional del Treball, Gènova, juny de 1920.
(© ILO. Arxius històrics de l'Organització Internacional del Treball. Autor desconegut)



*Imatge 3. Mariano Martí Ventosa.
(Llibre Ciento cincuenta años al servicio de la Marina
mercante 1800-1951, publicat l'any 1951)*



Javier Silvestre²⁷ assenyala dos grans cicles d'alta conflictivitat a l'Estat espanyol dins del període 1905-1935: el primer correspon als anys 1916-1920 i el segon se situa en els anys 1930-1934. En el primer període, que correspon als darrers anys de la guerra i als primers de la postguerra, la conflictivitat laboral en la marina mercant espanyola va ser baixa. Sobretot si es compara amb l'activitat de protesta i les mobilitzacions que hi va haver els primers anys del segle.

Això respon, segons Zamora²⁸, al fet que el sector es va mantenir al marge de les vagues generals de 1910, 1916, 1917 i 1919, i que només va tocar molt de biaix la conflictivitat convulsa del període 1917-1921²⁹; és a dir, al seu criteri, la marina mercant va anar totalment per lliure respecte a la resta del moviment obrer.

■ LA GRAN GUERRA (1914-1918)

Garcia³⁰ apunta que, al marge d'algunes reivindicacions³¹, d'una manera sorprenent, les circumstàncies de la guerra no van tenir gaire pes específic en la conflictivitat laboral de la marina mercant espanyola entre els anys 1914-1918³². Al seu entendre, l'absència de lluita contra la patronal naviliera estaria justificada perquè “básicamente había mucho miedo y el sector no se sentía con fuerza suficiente como para entablar una lucha seria contra la patronal”³³.

Aquesta baixa conflictivitat laboral durant el període bèl·lic va coincidir amb un moment molt lucratiu per a la patronal naviliera. Els efectes de la guerra van suposar

una forta pujada dels preus del transport marítim. Els motius foren, per una banda, la insuficient oferta de tonatge existent i, per l'altra, l'augment dels costos d'exploració, és a dir, dels salaris, de les assegurances i dels combustibles. Aquesta situació es va traduir en un augment dels nòlits fins a nivells estratosfèrics. A tall d'exemple, Valdaliso³⁴ calcula l'augment dels preus durant tot el conflicte bèl·lic prenent com a mostra el nòlits mundials, els del mineral i els del carbó, sobre un índex 100 per a l'any 1914. El taula 1 a peu de pàgina il·lustra aquesta situació a partir dels nòlits mundials i els del carbó.

Enfront d'aquesta inflació de preus, els armadors espanyols van cercar el seu propi benefici per sobre de l'interès nacional. Així, doncs, a l'any 1915, per exemple, del total de trenta-tres vaixells espanyols que havien visitat ports anglesos, tan sols nou vaixells es van dirigir cap a l'Estat amb carbó –és a dir, unes 33.140 tones–, mentre que tota la resta es van despatxar cap a ports italians o francesos –un total de 94.890 tones³⁵. Els ingressos econòmics produïts per la Primera Guerra Mundial van ser extraordinaris entre les empreses navilieres espanyoles.

Però la guerra no només va implicar un augment espectacular dels beneficis, també va suposar un increment del perill en la navegació marítima. Molts vaixells corrien el risc de ser enfonsats per mines o submarins alemanys³⁶. Aquest perill va anar en clar augment a mesura que avançava l'enfrontament bèl·lic, ja que al començament de l'any 1917 els alemanys van intensificar la

TAULA 1							
	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
Nòlits mundials	100	297	545	1.037	1.121	731	558
Gal·les-Barcelona (carbó)	100	253	502	1.762	1.968	595	378
Cardiff-Bilbao (carbó)	100	309	666	1.867	3.182	1.066	659

VALDALISO, Los Navieros Vascos, y la Marina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica. (Bilbao, 1991), 132

guerra submarina. A Europa, la major part de les flotes mercants van perdre un percentatge destacat del seu tonatge pels efectes del conflicte. Valdaliso³⁷ situa les pèrdues en un total de 12,5 milions de tones, és a dir, una quarta part del tonatge registrat l'any 1914. A Espanya, l'any 1918 el nombre de vaixells perduts a causa d'una mina o d'un torpede ascendia fins a 67, i això suposava un total aproximat de 146.000 tones. Tres quartes parts del tonatge espanyol perdut corresponien a naviliers de Bilbao, perquè es dedicaven a navegacions extranacionals³⁸.

La situació econòmica favorable que es va experimentar durant la guerra encara es va allargar fins a la primavera de l'any 1920³⁹. A partir d'aquest moment la creença errònia que el negoci continuaria després del conflicte va fer que molts naviliers decidissin d'augmentar les flotes, encarregant la construcció de vaixells a les drassanes espanyoles o adquirint-los a l'estranger⁴⁰.

Acabada la Primera Guerra Mundial, dins del sector, va haver-hi un intent de reproduir la vaga general de l'any 1914. Segons Zamora⁴¹, va ser un conflicte molt llarg que va ocupar des de l'agost de 1919 fins al 5 de gener de 1920. Aquesta vaga va ser protagonitzada únicament per l'oficialitat dels vaixells contra l'Associació de Naviliers del Mediterrani. Tot i que es van assolir algunes millores salarials, el resultat del conflicte va ser nefast, a causa de la divisió profunda i els enfrontaments entre els marins. La patronal va utilitzar els esquiroles com a eina per trencar la unitat entre els vaguistes. Les conseqüències van ser molt negatives i l'activisme sindical i societari dins de la marina mercant espanyola van cessar durant un període prolongat de temps⁴².

■ LA CONFERÈNCIA INTERNACIONAL DELS MARINS (1920)

En aquest context històric, i contemporàniament a aquests darrers esdeveniments, es va produir la primera Conferència General de l'OIT, l'esmentada Conferència de Washington de 1919 (imatge 1). En aquesta reunió general es van tractar diferents temes relatius al treball de les dones, al treball infantil, a la jornada laboral i a l'atur⁴³. Respecte a l'aplicació de la jornada de vuit hores o de la

setmana de quaranta-vuit hores, un tema clau, es va decidir d'adoptar-hi diverses proposicions i es va redactar un projecte de conveni que limitava el nombre d'hores de treball en els establiments industrials a vuit hores diàries i a quaranta-vuit hores setmanals.

L'article primer del conveni fixava els diferents indrets industrials en què s'aplicaria la limitació horària. Amb relació al sector marítim determinava:

d) El transporte de personas o de mercancías por camino, vía férrea o vía de agua, marítima o interior, incluso la tenencia de las mercancías en docks, muelles, cargaderos y depósitos, a excepción del transporte a mano [...]. Las disposiciones relativas al transporte por mar o por vía de agua interior, se fijarán por una Conferencia especial sobre el trabajo en el mar o en vías de agua interiores⁴⁴.

Per tant, la Conferència de Washington no decidia sobre els límits reguladors de les hores de treball en el sector marítim i deixava en mans de la reunió sectorial dels marins l'encàrrec de discutir i regular en aquest sentit. L'Oficina Internacional del Treball en el seu *rapport* per Gènova considerava que el conveni adoptat a Washington "solo indica que tales periodos diario y semanal habrán de ser considerados como 'fin deseable' y de aplicarse en lo que lo permitan las condiciones especiales del trabajo marítimo"⁴⁵. D'aquesta manera, les interpretacions relatives a la conveniència o no d'establir un límit horari en el treball marítim a Gènova restaven subjectes als interessos que defensessin cadascuna de les parts interessades. A la imatge 2 podem veure alguns dels membres representants dels armadors.

Abans que es duguessin a terme les sessions oficials de la Conferència de Gènova, els marins⁴⁶ van celebrar, unes reunions preliminars⁴⁷ en un hotel de la ciutat. Hi van assistir delegats dels països següents: Anglaterra, França, Itàlia, Holanda, Suècia, Noruega, els EUA, el Japó i Espanya. La delegació espanyola va estar formada per membres de l'Associació de Capitans i Pilots de la Marina Mercant i de la Societat Espanyola de Maquinistes Navals. En aquestes reunions prèvies es van tractar assumptes referents a la jornada setmanal de quaranta-vuit hores a

bord dels vaixells i als salaris mínims internacionals que, més tard, foren traslladats a les sessions oficials.

Dins d'aquestes reunions preliminars, també va tenir lloc una conversa entre els membres de les delegacions anglesa i espanyola respecte a la desunió existent entre els marins espanyols. Segons detalla la premsa⁴⁸, la Federació de Marins Anglesos⁴⁹ va assenyalar que, abans de passar a formar part de la Federació Internacional de Marins, els seus homòlegs havien d'aconseguir unir totes les societats de navegants del país. Es considerava que des de que els marins anglesos romanien units havien aconseguit que hi hagués més disciplina entre les tripulacions i unes condicions millors en la navegació, i s'havien constituït en una gran força. Així, doncs, s'exhortava els marins espanyols a unir-se i a presentar-se com una sola força en un futur proper. Cal apuntar que, abans que esclatés la Primera Guerra Mundial, dins de la marina mercant espanyola s'havien produït dos intents fallits de federacions d'oficials⁵⁰.

Després d'aquestes trobades prèvies es va donar inici a la Conferència Internacional dels Marins de Gènova (imatge 4). Es tractava d'una conferència general, encara que estava dedicada a assumptes especials, relatius als marins. D'aquesta manera, Gènova prenia un caràcter especial⁵¹. En el transcurs de la Conferència es van celebrar un total de 27 sessions plenàries i hi van prendre part un total de 47 delegats governamentals de 27 països diferents, 19 delegats patronals i 20 delegats dels marins⁵². L'ordre del dia es va constituir entorn de quatre punts principals⁵³:

- El primer punt de l'ordre del dia de la Conferència de Gènova tractava sobre la discussió de les condicions d'aplicació del conveni acordat a Washington respecte a la limitació de vuit hores per dia i quaranta-vuit hores per setmana com el nombre d'hores de treball dins del sector marítim.
- El segon punt agrupava diversos temes: la inspecció de les condicions d'embarcament dels marins; la gratuïtat de la col·locació dels marins sense el dispendi dels intermediaris; i les condicions d'aplicació als marins del conveni de Washington i de les recomanacions adoptades referents a l'atur i a l'assegurança contra l'atur.

- El tercer punt parlava de les condicions d'aplicació als marins del conveni de Washington respecte a la prohibició d'admetre els menors de catorze anys com a treballadors.
- Finalment, el quart punt feia referència a examinar la possibilitat d'establir un estatut internacional dels marins.

Tot i la importància de la resta de qüestions posades a debat, el tema estrella i principal de la Conferència va ser, sense cap mena de dubte, el de l'aplicació del principi de la jornada de vuit hores de treball als marins⁵⁴. La delegació espanyola va estar representada, en la comissió encarregada de debatre el projecte, pel delegat governamental, el contraalmirall Manuel Pasquín. La discussió va centrar-se, bàsicament, en el preàmbul i en els articles 1 i 2, que eren la part essencial del projecte de conveni, i que s'expressaven en els termes següents:

Preámbulo. El principio sentado en el Tratado de Paz, a saber: la adopción de la jornada de ocho horas o de la semana de cuarenta y ocho horas como fin a alcanzar [...]. Artículo 1.º En las empresas de navegación marítima, de cualquier índole que sean [...] la duración del trabajo efectivo de los navegantes [...] no podrá exceder, sea de ocho horas por día, sea de cuarenta y ocho horas por semana [...]. Artículo 2.º [...]. En los barcos las horas de trabajo en la mar serán de cuarenta y ocho horas por semana [...]. Las horas de trabajo suplementarias que disponga el capitán [...] no habrán de exceder de catorce horas por semana, o sesenta horas al mes [...]. En estos barcos, el trabajo en puerto será de cuarenta y cinco horas para todas las categorías de personal, es decir, ocho horas por día, del lunes al viernes, y cinco horas como máximo el sábado⁵⁵.

El delegat governamental britànic va presentar una proposta d'esmena a l'article 2 que pretenia substituir els paràgrafs 2, 3 i 4 de l'article esmentat per les clàusules següents: les hores de treball del personal de màquines no podrien excedir les quaranta-vuit hores per setmana, a excepció dels oficials que tinguessin llocs de vigilància i no fessin guàrdies; les hores de treball del personal de coberta no podrien excedir les cinquanta-sis hores per

setmana, a excepció del capità i dels oficials que ocupessin llocs de vigilància i no fessin guàrdies; les hores de treball del personal del servei general no podrien excedir les deu per dia; i, finalment, en el port, les hores de treball per a totes les categories no podrien excedir les quaranta-vuit hores per setmana o un nombre inferior que ja estigués establert anteriorment.

Aquesta esmena, però, va ser rebutjada per un total de 51 vots en contra i 27 vots a favor; el delegat del govern espanyol hi va donar el vot favorable. Tot i això, l'actitud dels armadors va ser, en tot moment, contrària i de clara resistència a la implantació de la jornada de vuit hores. Aquesta oposició es va visualitzar en la votació del projecte de conveni que va ser rebutjat, atès que no va arribar a la majoria necessària de dos terços. La votació va acabar amb 49 vots a favor i 25 en contra. D'aquesta manera, la Conferència de Gènova es va limitar tan sols a adoptar una recomanació sobre aquest punt.

El segon punt de l'ordre del dia fou el més prolífic legislativament. En el dictamen es van proposar dos projectes de conveni, dues resolucions i una recomanació⁵⁶. En aquesta comissió hi van participar un total de 21 membres –7 membres per cada grup. Per part de la delegació espanyola hi va prendre part Mariano Martí Ventosa⁵⁷, com a representant dels marins (imatge 3).

La comissió va centrar part dels seus esforços en el tema referent al comerç de la col·locació dels marins en els vaixells. De la feina feta va sortir un projecte de conveni sobre les facilitats que calia implementar en el sector. L'article primer pretenia eliminar la presència d'intermediaris; tot i que, alhora, reconeixia que, en certs llocs, era bastant complicat poder abolir el sistema. L'article segon preveia l'establiment en els ports d'oficines de col·locació de caràcter públic i gratuït per als marins. Aquestes oficines s'hi havien d'establir i s'havien d'administrar d'acord amb la legislació vigent a cada país, però estaven subjectes a la inspecció d'una autoritat central i havien d'estar organitzades en comú per associacions representatives dels armadors i dels marins –compostes per un nombre paritari d'armadors i de gent de mar. L'article cinquè esmentava que les oficines de col·locació havien de ser les encarregades de tenir cura que els contractes d'embarca-

ment dels marins tinguessin les garanties necessàries, per tal de protegir els interessats i que també es donessin prou facilitats perquè poguessin examinar el contracte abans i després de signar-lo. I l'article vuitè proposava que fos l'Oficina Internacional del Treball qui s'encarregués d'adoptar les mesures necessàries per coordinar tot el sistema.

La mateixa comissió va elaborar un altre projecte de conveni relatiu a la indemnització d'atur en cas de pèrdua del vaixell per naufragi. El projecte considerava que eren marins, i per tant, subjectes a la percepció d'indemnització en cas de naufragi, totes aquelles persones ocupades a bord de tot vaixell que fes navegació marítima. I, alhora, s'entenia per vaixell tota embarcació o buc de qualsevol naturalesa –privada o pública– que fes navegació marítima; en quedaven exempts els vaixells de guerra. En cas de naufragi s'establí que l'armador, o la persona amb qui el marí hagués formalitzat el contracte, havia de pagar a cadascun dels marins ocupats a bord una indemnització per afrontar l'atur que esdevingués de la pèrdua del vaixell per naufragi. Aquesta indemnització, però, no podia superar l'import de dos mesos de salari.

El projecte de conveni també disposava que la indemnització només podia incloure els casos referents a l'atur en cas de pèrdua del vaixell per naufragi. D'aquesta manera, en quedaven excloses totes les altres causes d'atur. Aquest fet va motivar que la comissió fes, per una banda, una recomanació, aprovada per unanimitat, sobre l'establiment d'un sistema d'assegurances contra l'atur per naufragi o una altra causa per als marins, i, per altra banda, una resolució dirigida a l'Oficina Internacional del Treball perquè procedís a estudiar –secundada per la Comissió Paritària Marítima– l'organització de l'assegurança contra l'atur dels marins.

A més de tot això, la comissió va introduir-hi una última resolució, que no constava en l'ordre del dia, referent a adoptar mesures per combatre les malalties venèries dins de la marina mercant. Es demanava a la Secció d'Higiene de la Lliga de les Nacions que prescrivís les disposicions adequades en els principals ports per prevenir-les, curar-les i classificar-les, com també que difongués els coneixements necessaris entre els marins per tal d'evitar-les.

Imatge 4. 2a sessió marítima de la ILC, Gènova.
Sessió marítima de la Conferència Internacional
del Treball, en què es va adoptar el conveni
sobre l'edat mínima, San Giorgio Palais.
(© ILO. Arxius històrics de l'Organització
Internacional del Treball. Autor desconegut)



El tercer punt de l'ordre del dia va ser el primer dels quatre punts posats a debat a Gènova sobre el qual es va emetre un dictamen⁵⁸. No va ser cap sorpresa, ja que l'edat mínima per al treball dels nens a bord dels vaixells era el punt més senzill de tots. I això va ser possible perquè la comissió encarregada d'aquesta temàtica va fer seu un avantprojecte de conveni redactat, amb anterioritat, per l'Oficina Internacional del Treball.

En aquesta comissió hi van participar un nombre reduït d'estats, en total 12 delegats representats paritàriament en els tres grups⁵⁹. Martí Ventosa va participar-hi en nom de la delegació espanyola com a representant dels marins. El fet que cap delegat governamental no manifestés interès a participar en aquesta comissió va motivar que el president designés aquelles persones que, al seu criteri, eren les més adequades per donar representació als estats que no tenien delegats participant en altres comissions.

La discussió dels delegats va girar entorn de dues consideracions bàsiques: la primera era l'interès i la necessitat de protegir la formació física del nen, ja que es considerava que el treball al mar era massa exigent per a la salut dels individus si es duia a terme abans de l'edat establerta. També s'entenia que el concepte de la preparació professional com a justificant per embarcar-los prematurament no responia a la realitat, ja que abans dels 14 anys el nen en el vaixell era més un servidor que no pas un aprenent de mariner.

La segona consideració se centrava en la necessitat de deixar al nen prou temps material per poder-se instruir. Si un nen era embarcat amb 12 anys no només no se'l deixava temps per gaudir i aprofitar l'ensenyament primari elemental, sinó que, a més, també se'l privava de l'opció d'un ensenyament postescolar, atès que es considerava que, a causa de la industrialització de la navegació marítima, no era possible –ni tan sols en els velers– completar la instrucció dels nens com ho feien, anteriorment, certs capitans.

Aquesta limitació general establerta en els 14 anys va tenir, però, dues excepcions pel que fa a l'aplicació. La primera era referent als nens utilitzats a bord de vaixells en què només treballaven els membres d'una família⁶⁰. La segona

concernia als nens que treballaven en els vaixells escoles subjectes al control i la inspecció de l'autoritat pública. En aquests vaixells, els nens eren tant alumnes com aprenents. La inspecció a què romanien sotmesos permetia d'assegurar que no se'ls donava treballs massa exigents.

Després de quatre sessions, i per votació unànime, la comissió va redactar un text que proposava els 14 anys com l'edat mínima d'admissió dels nens en el treball marítim. Diversos delegats obrers van manifestar les seves preferències a elevar l'edat mínima fins els 15 o 16 anys. Tot i això, van acabar cedint i acceptant l'edat proposada, conscients que ja suposava un progrés força considerable per a un cert nombre de països. La Conferència de Gènova va acabar adoptant un projecte de conveni que fixava en els 14 anys el mínim establert per poder entrar a treballar dins del sector.

A més, la comissió també hi va inserir un article –que seria recollit com una resolució, per tal que fos inscrita en l'ordre del dia de la propera Conferència Internacional del Treball– relatiu a la prohibició que els menors de 18 anys treballassin a les carboneres i les calderes dels vaixells. Per contra, va ser refusada la proposta que pretenia prohibir el treball a menors de 17 anys en les guàrdies nocturnes.

El darrer punt de l'ordre del dia de Gènova⁶¹ consistia a examinar la possibilitat d'establir un estatut internacional dels marins. Per part de la delegació espanyola va prendre part en la comissió encarregada de l'estudi el contraalmirall Manuel Pasquín⁶² –com a representant governamental– i López Dóriga –com a representant dels armadors.

Els treballs fets per aquesta comissió es van centrar a definir el significat dels termes *marí* i *estatut internacional dels marins*. Respecte al primer terme es va determinar que s'utilitzava per designar qualsevol persona:

[...] que trabaje a bordo de cualquier barco a los fines del viaje, sea cual fuere su cometido, tratase de un miembro de la tripulación, del capitán, o de cualquier otra persona, y lo mismo si se menciona un barco público que de particular, a excepción, sin embargo, de los barcos de guerra⁶³.

La comissió deixava fora d'aquesta consideració les persones ocupades en vaixells de pesca, que constituïen,

al seu entendre, una categoria diferent. Respecte al segon terme, la comissió, tot i les dificultats per definir-lo, entenia l'estatut internacional dels marins com:

[...] un compendio de leyes y Reglamentación relativos a la condición y a la situación de los marinos considerados como tales, compendio que los diversos países marítimos podrían adoptar como núcleo común y uniforme del derecho internacional de los marinos⁶⁴.

En el desenvolupament de les discussions van aparèixer certes crítiques per la feina elaborada per la comissió a causa d'haver-se limitat només a definir els termes esmentats i, en canvi, no haver establert les bases que servissin per a una futura creació de l'estatut⁶⁵. Malgrat tot, es va acabar adoptant una resolució que reconeixia les possibilitats d'establir un estatut internacional dels marins i afirmava la necessitat de crear-lo, alhora que demanava a l'Oficina Internacional del Treball que fes les enquestes necessàries i que informés del curs dels seus estudis en la reunió general de l'any 1921. Així, doncs, s'entenia que no era possible d'establir un codi internacional abans que les nacions codifiquessin les seves pròpies lleis i acords, i per això s'aprojava també una recomanació perquè cada país membre de l'OIT elaborés un estatut nacional dels marins com a foment i ajuda per tal de poder establir en un futur un estatut internacional.

El dictamen de la comissió sobre l'estatut internacional dels marins va anar acompanyat d'un dictamen de minoria que donava suport a una resolució presentada per la delegació noruega i que proposava el següent:

Se resuelve que la Comisión [...] pongan a los marinos en pie de igualdad ante la ley con los armadores, derogando todas las leyes y abrogando todos los tratados en virtud de los cuales los marinos están obligados a trabajar contra su voluntad cuando el barco no corre peligro ninguno, o pueden ser encarcelados por haberse negado a conformarse las condiciones de un contrato civil de trabajo⁶⁶.

En la discussió de la comissió, el posicionament de la delegació noruega va ser força debatut. Tanmateix, es va apostar per suprimir preceptes que feien incórrer en sancions penals el marí que abandonés de manera indeguda

el vaixell a l'estranger. S'hi van presentar dues mocions: una per part del delegat de la patronal francès, que parlava de "Solo sanciones civiles habrán de garantizar los convenios libremente hechos entre los marinos y los representantes del barco en el cual hayan embarcado"⁶⁷, i una altra per part del delegat dels marins italians, que "afirma el principio de la más perfecta igualdad en el terreno jurídico y social de los derechos de los marinos y los armadores"⁶⁸.

Finalment, va ser aprovada una resolució que convidava l'Oficina Internacional del Treball a tenir presents diversos principis basats en la diferència de clàusules d'ordre públic i d'ordre privat respecte al contracte de treball i a la disciplina. La Conferència reconeixia que, per garantir-ne els drets i deures, els armadors i els marins havien de ser posats en peu d'igualtat. I que les infraccions de les clàusules dels contractes de treball celebrats entre marins i armadors no motivarien sancions penals, llevat que es tractés d'infraccions de les clàusules d'ordre públic que tinguessin per objecte defensar l'interès públic i no interessos privats. En aquests casos, restaria a condició que fos l'autoritat pública qui hi intervingués.

Cal apuntar que, a banda d'aquests quatre punts de l'ordre del dia, a partir de la tercera sessió plenària⁶⁹, el president de la comissió de proposició va posar sobre la taula la conveniència de discutir i resoldre dos punts previs. Aquests punts plantejaven en quina mesura les resolucions preses a Gènova havien d'afectar també els marins ocupats en les indústries pesqueres i en la navegació interior.

Amb relació a les primeres, es va acabar adoptant tan sols una recomanació respecte a la limitació de les hores de treball dins de la indústria pesquera⁷⁰. Pel que fa a l'abast que havia de tenir aquesta recomanació –amb referència a si només havia d'afectar la pesca costanera o també havia d'incloure la pesca d'altura– es va determinar que afectés per igual tota la pesca⁷¹.

Quant a la navegació en aigües interiors es va acabar formant una comissió tècnica especial encarregada de discutir el tema. La delegació espanyola, en considerar que el tema d'interès no afectava directament l'Estat espanyol, va decidir, en conseqüència, no proposar cap candidatura dins de la comissió.

La comissió de navegació va haver de respondre tres preguntes⁷²: la primera plantejava on finalitzava la navegació interior i on començava la navegació marítima. La resposta a aquest primer interrogant va ser la recomanació que el tema de la definició de les navegacions interior i marítima s'encomanés al criteri i la resolució dels països interessats mateixos.

La segona pregunta plantejava si els treballadors ocupats en la navegació interior havien de romandre subjectes a les disposicions d'un conveni aplicable als marins. La resposta de la comissió va ser negativa per unanimitat, per les mateixes raons que s'havien expressat en la primera pregunta.

La tercera pregunta qüestionava, en cas de resposta negativa a la pregunta anterior, sobre quina legislació s'havia d'aplicar llavors als treballadors de la navegació marítima. La comissió va determinar que, en els casos que s'utilitzessin les vies d'aigua que vorejaven fronteres comunes de dues nacions o més, aquestes nacions havien de reglamentar les condicions del treball per mitjà d'acords. Aquesta reglamentació del treball hauria de seguir en cada cas les línies generals que establien els projectes de conveni o les recomanacions adoptades en la Conferència de Gènova.

El tema de la navegació interior va concloure amb la recomanació que cada Estat establís una legislació nacional que s'inspirés en la idea de les vuit hores diàries i les quaranta-vuit hores setmanals establertes a Versalles i Washington, i deixava també a les seves mans la potestat per distingir, prèviament, entre navegació marítima i navegació interior. El desenvolupament de la Conferència va quedar recollit a la Memòria, imatge 5.

■ CONCLUSIONS

La Conferència Internacional dels Marins de Gènova va suposar el tret de sortida cap a una ordenació internacional del treball dins la marina mercant. No obstant això, la importància d'aquest fet no amaga una producció legislativa més aviat pobra respecte al que havia estat la primera Conferència Internacional del Treball celebrada un any abans a Washington. Molts dels temes proposats a debat

en totes dues conferències eren idèntics. Però, mentre que a Washington es van adoptar un total de set convenis, a Gènova només se'n van adoptar tres –edat mínima d'admissió al treball marítim, facilitats per establir la col·locació dels marins i indemnització d'atur en cas de pèrdua del vaixell per naufragi. La resta del cos legislatiu adoptat en la Conferència dels Marins foren tan sols resolucions i recomanacions. Cal destacar també l'escassa predisposició d'elaborar les bases que servissin per a la futura creació d'un estatut internacional dels marins.

Cal assenyalar també la resistència mostrada a Gènova per la patronal naviliera⁷³. L'oposició dels armadors va ser cabdal a l'hora d'impedir l'aprovació del projecte de conveni referent a la jornada laboral de vuit hores i la setmana de quaranta-vuit hores. El tema de debat principal de la Conferència va provocar una confrontació clara entre els delegats dels obrers i els delegats dels patrons. Un enfrontament que també es faria palès a escala nacional entre els representants –d'armadors, d'obriers i governamentals– de les delegacions francesa i holandesa, que apostaven per la conveniència i possible aplicació del conveni esmentat, i els de la delegació anglesa, que li treien valor.

Per a l'Estat espanyol, Gènova va tenir un gran interès, tot i que el seu protagonisme dins de la Conferència va ser, més aviat, escàs. La Conferència va obrir la porta del que seria un desplegament legislatiu realment destacat dins del sector en la dècada del 1920. Tanmateix, els principals problemes dins de la marina mercant –entre els quals les vuit hores de jornada laboral– es mantindrien constants fins a l'esclat de la guerra civil el 1936. Juntament amb una dinàmica de posicions ben definida basada en dos pols: una patronal intransigent al nord i una patronal més oberta i pactista al Mediterrani.

A tall de conclusió, es pot dir que la Conferència dels Marins va ser l'inici del desplegament d'una legislació laboral internacional en l'escenari marítim. Però, a diferència dels bons resultats de Washington, la segona Conferència Internacional del Treball també va servir per escenificar les limitacions legislatives i de projectes socials de l'OIT dins del sector marítim. La resistència de la patronal va ser un element clau per entendre aquest desenllaç. La no aprovació de la limitació de les vuit hores

Imatge 5. Imatge de la memòria de la Conferència
Internacional dels Marins de Gènova.
(Extreta de l'Institut de Reformes Socials)

CONFERENCIA INTERNACIONAL

DE

LOS MARINOS

CELEBRADA EN GENOVA, EN 15 JUNIO
DE 1920

MEMORIA



MADRID

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE ARTES GRÁFICAS.—FUENCARRAL, 137
1920

de jornada en el treball marítim va suposar que una de les parts implicades no pogués mirar-ne amb satisfacció el resultat final.

■ NOTES

* Aquest article s'emmarca dins del projecte de recerca internacional "Seafaring Lives in Transition (SeaLiT), Mediterranean Maritime Labour and Shipping, 1850s-1920s" (ERC Starting Grant 2016) i del projecte d'investigació del Ministerio de Ciencia e Innovación "Mundos del trabajo en transición (1750-1930): cualificación, movilidad y desigualdades" HAR2017-84030-P.

1. *La Vanguardia* (Barcelona), 12 de juny de 1920.

2. El conjunt de la comissió espanyola que va participar a Gènova estava compost pels membres següents: en representació governamental hi assistien el secretari d'ambaixada de primera classe Fernando Espinosa de los Monteros, el contraalmirall Manuel Pasquín i el tinent auditor de l'Armada Montesinos, en funcions de conseller tècnic; en representació de la patronal naviliera espanyola, hi prenia part López Dóriga; i, finalment, i en representació dels marins, la comissió restava integrada pel representant dels capitans i pilots en la Junta Consultiva de la Direcció de Navegació i Pesca Mariano Martí Ventosa i el seu conseller tècnic Morales. *Conferencia Internacional de los Marinos, celebrada en Génova, en 15 de junio de 1920. Memoria* (Madrid, 1920).

3. Sobre la Conferència dels Marins de Gènova es pot consultar, per exemple, J. CUESTA, *Las relaciones entre España y la Organización Internacional del Trabajo (1919-1939)* (Espanya, 1994); i també L. CARUSO, "Estado, armadores y clase obrera en la Argentina de entreguerras: la Segunda Conferencia de la OIT sobre trabajo marítimo (1920)", a *Anuario IEHS: Instituto de Estudios Histórico-Sociales*, 26 (2011): 31-54.

4. La relativa a l'organització del treball, que ocupava des de l'article 387 fins al 427, i l'annex del Tractat de Versalles.

5. Concretament, l'article 387 del Tractat de Versalles. El mateix article també apuntava que qualsevol estat membre de la Societat de Nacions –establerta dins del mateix Tractat de Versalles– passava a ser membre directa de l'OIT.

6. L'article 388 del Tractat de Versalles.

7. L'article 389 del Tractat de Versalles.

8. P. LO CASCIO, "El miedo a la revolución y el anticomunismo", a *Y el mundo cambió de base: una mirada histórica a la Revolución Rusa*, A. Mayayo i J. Rúa (Barcelona, 2017), 191-214.

9. P. LO CASCIO, "El miedo a la revolución", 199.

10. J. M. VALDALISO, *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica* (Bilbao, 1991), 123.

11. VALDALISO, *Los Navieros Vascos*, 123.

12. Tonatge de registre brut.

13. VALDALISO, *Los Navieros Vascos*, 123.

14. Com, per exemple, la Llei de comunicacions marítimes (1909); el Reglament sobre contractació de les dotacions (1909) o el Reglament de policia i disciplina a bord dels vaixells mercants espanyols (1909).

15. E. GARCIA, *El mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)* (Barcelona, 2017), 72.

16. El concepte de *vaga* ha estat històricament complex i polèmic dins de la marina mercant. Autors com Juan Zamora o Enric Garcia han apuntat que exercir-la implicava unes grans dificultats pel fet de tractar-se d'un sector estratègic.

17. Aquests anys corresponen a diferents vagues produïdes dins del sector. Veure J. ZAMORA, *Notas para una historia del movimiento obrero en la marina mercante española* (Barcelona, 2003), 163-164.

18. GARCIA, *El mundo del trabajo*, 349.

19. GARCIA, *El mundo del trabajo*, 345-346; Arxiu Històric de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria, Serveis i Navegació de Barcelona, caixa 88, expedient 10.

20. Segons les fonts consultades per Enric Garcia, era la primera vegada que apareixia la reclamació clara de vacances per part dels marins.

21. ZAMORA, *Notas para una historia*, 106, 170-174.

22. ZAMORA, *Notas para una historia*, 106, 194-195.

23. ZAMORA, *Notas para una historia*, 196-197.

24. ZAMORA, *Notas para una historia*, 164.

25. E. GARCIA *¿España neutral? la Marina mercante española durante la Primera Guerra Mundial* (Madrid, 2005), 192.

26. Vegeu M. MARTORELL, "'No fue aquello solamente una guerra, fue una revolución' España y la primera guerra mundial", a *Historia y Política: Ideas, procesos y movimientos sociales*, núm. 26 (2011): 17-45.

27. J. SILVESTRE, "Los determinantes de la protesta obrera en España, 1905-1935: ciclo económico, marco político y organización sindical", a *Revista de Historia Industrial*, núm. 24 (2003): 51-79.

28. ZAMORA, *Notas para una historia*, 197.

29. Vegeu A. BARRIO, "El sueño de la democracia industrial en España 1917-1923", a *La Restauración, entre el liberalismo y la de-*

mocracia, M. Suárez (Madrid, 1997), 273-316; i també D. RUIZ, "Las huelgas industriales en la España del siglo xx: acontecimientos y estadísticas", a *El trabajo a lo largo de la historia*, S. Castillo (Madrid, 1996), 265-279.

30. GARCIA, *¿España neutral?*, 193.

31. Referents a dues temàtiques: la reivindicació d'un Mont de Pietat Marítim Nacional; i a qüestions relatives a l'assegurança de guerra entre els mariners.

32. No endebades, sí que ho va ser per a la resta de sectors. MARTORELL, "No fue aquello solamente una guerra", 17-45.

33. GARCIA, *¿España neutral?*, 193.

34. VALDALISO, *Los Navieros Vascos*, 132.

35. GARCIA, *¿España neutral?*, 75.

36. Els efectes de la guerra submarina van ser un element de tensió i enfrontament a escala internacional –especialment entre Alemanya i Anglaterra– durant la Conferència Internacional dels Marins de Gènova. Vegeu J. CUESTA, *Las relaciones entre España y la Organización Internacional del Trabajo (1919-1939)* (Espanya, 1994), 140; *La Correspondencia de España* (Madrid), 22 de juny de 1920.

37. VALDALISO, *Los Navieros Vascos*, 129.

38. VALDALISO, *Los Navieros Vascos*, 138-140.

39. VALDALISO, *Los Navieros Vascos*, 141.

40. A partir de l'any 1922 el tonatge perdut durant la Gran Guerra no sols s'havia recuperat, sinó que fins i tot s'havia incrementat. En aquests moments, però, el mercat mundial també s'havia refet i la marina mercant espanyola va acabar entrant en els anys vint en una greu crisi econòmica. Vegeu GARCIA, *¿España neutral?*, 232.

41. ZAMORA, *Notas para una historia*, 164-165.

42. La següent vaga documentada per Zamora se situa ja en l'any 1936 –la vaga més extensa i forta de tota la història. Els anys de la II República van suposar per a la marina mercant millores de caràcter social i professional, tot i que també van ser anys d'una crisi forta prolongada dins del sector per culpa de l'alt índex de desocupació laboral. ZAMORA, *Notas para una historia*, 165.

43. CUESTA, *Las relaciones entre España*, 48-49.

44. *Conferencia Internacional de los Marineros*, 3 i 4.

45. *Conferencia Internacional de los Marineros*, 4.

46. És a dir, dels professionals de la marina mercant. Per part de la delegació espanyola, representants dels capitans i pilots, com també dels maquinistes navals.

47. *El Siglo Futuro* (Madrid), 28 de juny de 1920.

48. *La Voz* (Madrid), 12 de juliol de 1920. Notícia referent a la informació publicada, en el mes de juliol de 1920, en un altre periòdic, *El Maquinista Naval*.

49. Per consultar la història d'aquest període relativa als marins anglesos i als marins procedents dels dominis colonials anglesos –com, per exemple, els marins indis–, es pot veure G. BALACHADRAN, *Globalizing labour?: Indian seafarers and world shipping, c. 1870-1945* (Nova Delhi, 2012).

50. El primer intent va tenir lloc el gener de l'any 1905 quan es va constituir la Federació d'Associacions Nàutiques, que fou presidida pel seu gran artífex, Ernesto Anastasio, de l'Associació Nàutica de Barcelona. Aquesta federació tan sols es va arribar a reunir en una ocasió, l'any 1906. El segon intent es va produir el febrer de 1913 amb la constitució de la Federació d'Oficials de la Marina Civil d'Espanya. En aquesta ocasió tampoc no va haver-hi capacitat per unir totes les associacions. Vegeu J. ZAMORA, *Ernesto Anastasio Pascual: más allá del horizonte marino* (Barcelona, 2019).

51. Aquesta era la solució que havia trobat el Consell d'Administració per tal de complir el mandat de Washington de convocar una reunió dedicada als marins sense oblidar tampoc el compromís de celebrar una conferència general anual. Vegeu CUESTA, *Las relaciones entre España*, 137.

52. *Conferencia Internacional de los Marineros*, 1.

53. *Conferencia Internacional de los Marineros*, 5-6.

54. *Conferencia Internacional de los Marineros*, 83-88.

55. *Conferencia Internacional de los Marineros*, 85-86.

56. *Conferencia Internacional de los Marineros*, 61-83.

57. Martí Ventosa havia estat nomenat, l'any 1914, president de l'Associació d'Indústries Auxiliars del Mar. Arxiu del Govern Civil de Barcelona, caixa 300, expedient 7440.

58. *Conferencia Internacional de los Marineros*, 6, 14 i 32-43.

59. Per part governamental hi havia representants de Polònia, Sèrbia, Croàcia, Eslovènia, Siam i Veneçuela; per part de la patronal hi participaven representants de França, Gran Bretanya, Grècia i Noruega; i per part dels marins hi prenia part representats de França, l'Índia, Portugal i Espanya.

60. Aquest terme era una reproducció íntegra del text adoptat en la Conferència de Washington en el projecte del conveni que limitava l'edat mínima de treball dels nens en el treball industrial. En la comissió hi havia una voluntat de coordinar-se i adherir-se als principis acordats en la Conferència de Washington. *Conferencia Internacional de los Marineros*, 35.

61. *Conferencia Internacional de los Marineros*, 43-61.

62. El suplent de Manuel Pasquín en aquesta comissió va ser el tinent auditor de l'Armada Montesinos. El motiu era que Pasquín ja participava simultàniament en la comissió encarregada del projecte de dictamen sobre l'aplicació de la jornada de vuit hores a la marina mercant. Aquesta suplència era possible gràcies a la facultat que conferia l'article 389 del Tractat de Versalles.

63. *Conferencia Internacional de los Marinos*, 46-47.

64. *Conferencia Internacional de los Marinos*, 48.

65. Es va considerar que, en general, la feina feta ja complia el que exigia l'ordre del dia i que, per tant, no era necessari superar aquesta exigència.

66. *Conferencia Internacional de los Marinos*, 59-60.

67. *Conferencia Internacional de los Marinos*, 60.

68. *Conferencia Internacional de los Marinos*, 60.

69. *Conferencia Internacional de los Marinos*, 60.

70. A partir de l'any 1918, la previsió social dins del sector de la pesca a l'Estat espanyol restà en mans dels pòsits de pescadors. Vegeu A. ANSOLA, "Una pesca feliz: Alfredo Saralegui y sus pósitos de pescadores (1915-1936)", a *Historia Social*, núm. 57 (2007): 1-23.

71. *Conferencia Internacional de los Marinos*, 6 i 25.

72. *Conferencia Internacional de los Marinos*, 25-32.

73. Aquesta resistència patronal no es va cenyir només al tema principal de la Conferència, relatiu a la limitació de la jornada de vuit hores: també es va fer palesa en altres temes, com ara les condicions de treball en la navegació interior.

