

Las cuarenta y ocho horas semanales para los obreros del Arsenal de Ferrol, un logro de la Segunda República.

José María López- Dafonte Sanjuán

Resumen

Este artículo se ocupa de la jornada laboral de los obreros del Arsenal militar de Ferrol, su horario de trabajo no se verá alterado por el real decreto del 3 de abril de 1919 en donde Romanones fijaba la jornada legal para todos los trabajos en ocho diarias o cuarenta y ocho horas semanales. Será en 1932 cuando la maestranza del Arsenal de Ferrol dependiente del Ministerio de Marina empiece a disfrutar de las cuarenta y ocho horas semanales. En cuanto a la maestranza eventual de la empresa privada Sociedad Española de Construcción Naval (SECN) que también prestaba sus servicios en el Arsenal ferrolano, la conquista de las cuarenta y ocho horas también se producirá en el mismo año. Sin duda, la legislación social republicana, impulsada por el ministro de Trabajo y Previsión Social Francisco Largo Caballero (14 de abril de 1931-12 de septiembre de 1933), se convertirá en una pieza fundamental para la consecución de estos logros.

Abstract

This article deals with the working day of the workers of the Ferrol Military Arsenal, their work schedule will not be altered by the royal decree of April 3, 1919 where Romanones set the legal day for all jobs at eight daily or forty-eight hours a week. It will be in 1932 when the Arsenal of Ferrol dependent on the Ministry of the Navy begins to enjoy forty-eight hours a week. As for the eventual machination of the private company Spanish Naval Construction Society (SECN) that also provided its services in the Ferrol Arsenal, the conquest of the forty-eight hours will also take place in the same year. Undoubtedly, the republican social legislation, promoted by the Minister of Labor

and Social Welfare Francisco Largo Caballero (April 14, 1931-September 12, 1933), will become a fundamental piece for the achievement of these achievements.

Palabras clave

Conde de Romanones, Restauración, mastranza dependiente del Ministerio de Marina emplazada en el Arsenal militar de Ferrol, empleados y mastranza eventual de la SECN del Arsenal de Ferrol, Segunda República, Francisco Largo Caballero.

Keywords

Count of Romanones, Restoration, workshop dependent on the Ministry of the Navy located in the Ferrol Military Arsenal, employees and temporary workshop of the SECN of the Ferrol Arsenal, Second Republic, Francisco Largo Caballero.

1.-Introducción

La Primera Guerra Mundial tendrá efectos ambivalentes, si bien hacia 1916 el acero y el hierro incrementaban sus precios en un 50% y en Cádiz el carbón alcanzaba las 300 pesetas por tonelada, según José Romero González y Stefan Houpt, fueron extraordinarios los beneficios que se obtuvieron a través del comercio marítimo. Más aun, en algunos casos, las ganancias fueron desorbitantes para los grupos financieros del País Vasco y Asturias que dominaban las producciones siderúrgica y minera. También la Primera Guerra Mundial se convirtió en una “oportunidad de oro” para los industriales y negociantes catalanes. Sin ningún género de dudas Cataluña fue la región española que sacó la mayor tajada del conflicto.

No obstante, la carestía de los precios de los artículos de primera necesidad conllevará múltiples beneficios a los industriales y a los comerciantes, y a las privaciones a las clases trabajadoras con el consiguiente descenso del nivel de vida, incapaces de hacer frente a la carestía del pan, del aceite, del azúcar, del café, del bacalao, al igual que a la subida de los precios del combustible y al del alquiler la vivienda, entre otros gastos. A partir de 1919 el desempleo o el paro forzoso serán muy evidentes. El estallido de la conflictividad en 1917, coincidiendo con la Revolución Rusa¹, alcanzará cotas de enorme violencia y

¹ El 7 de noviembre de 1917 en la lejana Rusia se formaba el primer gobierno obrero del mundo dirigido por los bolcheviques basado en el poder de los soviets, tal como indica Tuñón de Lara. El año 1991 marcará

en el periodo 1919-1922 se convertirá en un singular enfrentamiento con especial énfasis en el marco catalán y andaluz.

Las clases populares se beneficiarán en la primavera de 1919 de dos reales decretos de Romanones: el primero del 31 de marzo, en el que aparece el *Reglamento del seguro de paro forzoso*; y el segundo del 3 de abril, establecía la jornada máxima de ocho horas diarias o de las 48 horas semanales *para todos los trabajos*². Sin embargo no tendrá carácter de Ley. Habrá que esperar por tanto trece años, cuando el *Lenin español*, Francisco Largo Caballero ponga sobre el tapete una serie de mejoras sociales: la Ley del Contrato de Trabajo (21 de noviembre de 1931) en su art.56 especificaba que el trabajador tendrá derecho a *un permiso ininterrumpido de siete días*. Más adelante, la orden del 14 de junio de 1932 también se refería al permiso mínimo de siete días laborables al año para los obreros. Asimismo, el decreto ley del 26 de mayo de 1931 aludía al seguro obligatorio de maternidad y, el decreto del 8 de octubre de 1932 daba lugar al texto refundido sobre accidentes de trabajo. En cuanto a la conquista de las cuarenta y ocho horas semanales de trabajo para la maestranza de la Armada en el Arsenal de Ferrol habrá que esperar al decreto del Ministerio de Marina publicado en el Diario oficial del Ministerio de Marina del 15 de enero de 1932. También en este mismo año la maestranza eventual de la Naval ferrolana alcanzará las cuarenta y ocho horas semanales.

Mientras que en los Estados Unidos la Ley federal de 24 de febrero de 1914 ya regulaba la jornada de trabajo de las obreras en el Distrito de Columbia, a través del artículo 1º se establecía que las mujeres no podrían trabajar más de ocho diarias ni más de cuarenta y

el fin del sueño de Lenin. El fracaso del *Putsch* de agosto del mismo año le costará la vida al Partido Comunista de la Unión Soviética, no sin antes (diciembre de 1990) legalizarse la propiedad privada de la tierra, por primera vez, después de la revolución bolchevique.

² La coyuntura de 1919 será excepcional debido a las revoluciones rusa, alemana y húngara y a la creación de la Tercera Internacional. En Barcelona la CNT lideraba las huelgas: *La Barcelona Traction, Light and Power* (La *Canadiense*) a principios de febrero de 1919 realizó un acoplamiento de personal que supuso bajar los salarios. Los obreros recurrieron al Sindicato único de Agua, gas y electricidad. Se inició una huelga el día 8 que paralizó la vida en la ciudad condal. A pesar de la declaración del estado de guerra, la situación se volvió insostenible. Romanones optó por la negociación. Se llegó a un acuerdo: liberación de 3.000 detenidos, readmisión de los represaliados; además la *Canadiense* aumentó los salarios y aceptó la jornada de las ocho horas [(TUÑÓN DE LARA II,1985:132)]

ocho a la semana en ninguna fábrica, empresa industrial o comercial, hotel, restaurante, oficinas de telégrafos, o en oficinas de paquetes postales, de acuerdo con la información que presta el Instituto de Reformas Sociales.

El objetivo del autor se centrará no solamente en tratar de describir y analizar las mejoras en los horarios de trabajo de los trabajadores del Arsenal ferrolano, sino que también prestará atención a otras mejoras laborales de la legislación social de la Segunda República. Por estas últimas se empieza.

2.- Los subsidios por los hijos y las vacaciones pagadas. Los socorros por las enfermedades comunes.

Será a inicios del lustro republicano cuando la principal industria de Ferrol pagará un subsidio a los obreros con hijos. *El Correo Gallego* del 3 de octubre de 1931 dará la noticia: La SECN comunicó a sus obreros que en lo sucesivo concederá subsidios diarios a los que tengan hijos menores de catorce años.

A los trabajadores, con antigüedad de dos años de servicio, les abonará 0,20 pesetas por cada hijo y día laborable. A los que lleven tres años: 0,30 pesetas por cada día laborable; a los que lleven más de cuatro años, recibirán 0,40 pesetas.

El diario local afirmará también que la Naval había repartido un folleto relacionado con estos subsidios, con destino a los empleados:

Instrucciones para la aplicación del subsidio por número de hijos menores de 14 años a los empleados de la Factoría: en él mencionaba que a partir del día primero del mes de diciembre de 1931, el pago de un subsidio familiar por número de hijos menores de 14 años para los empleados, exceptuando a los que cobraban al sueldo de mil pesetas mensuales. Tendrá un alcance de diez pesetas por hijo y mes para los empleados que lleven menos de dos años de servicios en la empresa. Doce cincuenta para los que lleven más de dos años y menos que tres; y quince pesetas para los que lleven más de tres años. El tiempo de servicio que se tendrá en cuenta corresponderá a cualquiera que haya sido la situación del beneficiado.

Los hijos totalmente inútiles e imposibilitados permanentemente continuarán dando derecho a sus padres a percibir el subsidio, cualquiera que sea su edad.

El Pueblo Gallego del 13 de diciembre de 1931 también dará la noticia del cobro de subsidios por parte de los empleados de la Naval ferrolana.

También la maestranza eventual del Arsenal de Ferrol disfrutará de vacaciones pagadas, de acuerdo, con el artículo 56 de la Ley de contrato de trabajo del 21 de noviembre de 1931 (*Gaceta* del 22 de noviembre) y la Orden de 14 de junio de 1932 (*Gaceta* de 15 de junio). De esta manera, “La Naval entregará a sus trabajadores de Ferrol una “reglamentación provisional” referente a las “*Vacaciones retribuidas, faltas con percibo de jornal, socorros en enfermedades comunes y faltas voluntarias de trabajo*”. El folleto que contiene estas novedades carece de fecha.

Si bien en él se expresa que el motivo del reparto del folleto *es para todo el personal obrero de la Factoría se entere de los beneficios que espontáneamente les ha concedido la Sociedad (...)*.

El Correo Gallego del 28 de julio de 1933 informará sobre *Vacaciones a empleados y obreros: el próximo día 31 darán comienzo las vacaciones reglamentarias que la SECN concede a todo su personal. Finalizarán el día 7 de agosto. Los jornales de los ocho días de licencia serán abonados con los devengados, mañana sábado día 29.*

En cuanto a *las faltas voluntarias de trabajo*, como dice el folleto que aludimos en líneas anteriores, están legisladas por el artículo 80 de la referida Ley del Contrato de trabajo.

Los socorros por las enfermedades comunes

El folleto que mencionamos también se refiere al percibo de socorros por enfermedades comunes a través de las Instituciones de Beneficencia y Previsión, de tal manera que en los casos de *enfermedades comunes que duren tres o más días consecutivos, recibirá de la SECN un socorro equivalente al cincuenta por ciento del jornal del enfermo (sin considerar como jornal el subsidio familiar) incluyendo los días festivos durante un plazo máximo de noventa días.*

3.- En enero de 1932 la maestranza de la Armada de Ferrol conseguirá las 48 horas semanales.

Será a principios de 1932 cuando la maestranza de la Armada del Arsenal de Ferrol consiga las 48 horas semanales por decreto del 22 de diciembre de 1931, publicado en el *Diario oficial del Ministerio de Marina* del 15 de enero de 1932. Lo mismo sucederá con las maestranzas de Cartagena y Cádiz, no obstante habrá diferencias, De esta manera, **la maestranza del Arsenal de Cartagena** tendrá la jornada de trabajo que a continuación se indica:

Cinco primeros días de la semana.

Mañanas.

Entrada, a las 7:00 a.m.

Salida, para comer, a las 11:30.

Tardes.

Regreso, a las 1:00 p.m.

Salida, a las 5:00

Los sábados.

Entrada, a las 7,00 a.m.

Salida, a las doce del mediodía.

Maestranza de Ferrol.

Cinco primeros días de la semana.

Mañanas.

Entrada, a las 7,45 a.m.

Salida, a comer, a las doce del mediodía.

Tardes.

Entrada, a la 1:30 p.m.

Salida, a las 6:00.

Sábados.

Entrada, a las 7,45 a.m.

Salida, a las doce del mediodía.

Maestranza de Cádiz.

De lunes a sábado.

Mañanas.

Entrada a las 7:45 a.m.

Salida, para comer, a las doce del mediodía.

Tardes.

Regreso de comer, a las 12:45 p.m.

Salida de la empresa, a las 4:30.

Maestranza de Cartagena.-

Jornada de mañana: cuatro horas, 30 minutos. Tarde: cuatro horas (de lunes a viernes).

Total al día: ocho horas, 30 minutos. Total de lunes a viernes: 42 horas, 30 minutos.

Sábados: 5,30 horas. Total semanal: 48 horas.

Maestranza de Ferrol.-

Jornada de mañana: cuatro horas, 15 minutos. Tarde: 4 horas, 30 minutos (de lunes a

viernes). Total al día: ocho horas, 45 minutos. Total de lunes a viernes: 43 horas, 45

minutos. Sábados: 4horas, 15 minutos. Total semanal: 48 horas.

Maestranza de Cádiz.-

Jornada de mañana: cuatro horas, 15 minutos. Tarde: tres horas, 45 minutos (de lunes a sábados). Todos los días: ocho horas. Total de lunes a sábado: 48 horas.

4.-- La visita del ministro de Marina a Ferrol en marzo de 1932.

Poco antes de la huelga general con motivo de los numerosos despidos, el ministro de Marina Giral visitará Ferrol, el sábado 12 de marzo de 1932. Dos días antes El *Correo Gallego* daba la noticia de un aviso que figuraba en las puertas de la Factoría dirigido a los obreros de la zona industrial del Arsenal y del Astillero. Este decía: *siendo de la mayor importancia para la S.E.C.N. y para su personal que el ministro conozca la eficacia de nuestros trabajos, resulta conveniente para todos que durante su visita a la Factoría, ésta dé una imagen de pleno funcionamiento y de la máxima actividad. Con este objeto se trabajará el próximo sábado por la tarde, por ello el lunes por la tarde habrá jornada de descanso. De esta manera no se alterará la jornada de cuarenta y ocho horas.* Por otra parte, la estrategia de la patronal resultaba incongruente. No habían pasado ni 60 días, Ferrol estará paralizado debido a la crisis que se avecinaba como consecuencia del anuncio de la patronal del despido de 300 obreros.

5.-La nueva Ley de accidentes de trabajo (1932)

La Ley de 4 de julio de 1932 modificaba el artículo 168 del Código de Trabajo sobre accidentes en la industria para adaptarlo al convenio de la OIT de 1929, también el Decreto-Ley del 8 de octubre de 1932 (*Gaceta* del 12 de octubre) aludía al texto refundido de la legislación de Accidentes de trabajo en la industria. Pues bien, en este año los gastos sociales de la Naval alcanzarán la cifra máxima y después de un plan de congelación de gastos, al año siguiente (1933), “400.000 pesetas” serán imputables a esta Ley, de acuerdo con el contenido de la tesis doctoral de Lozano Courtier, ya señalada en líneas anteriores.

En la base 3ª de la Ley de 4 de julio de 1932 se establecían las rentas debidas en caso de accidente:

RENDA

- 1º Incapacidad permanente y absoluta para toda clase de trabajo..... 50% del salario.
- 2º Incapacidad permanente y total, pero no para todo trabajo..... 37,5% del salario.
- 3º Incapacidad parcial permanente para la profesión habitual.....25% del salario.
- 4º Muerte, dejando viuda e hijos o nietos huérfanos que se hallaren a su cuidado.....50% del salario.

En otro orden de cosas, la nueva legislación social y la nueva política de Defensa de la República, la crisis económica internacional de 1929, la depreciación de la peseta, entre otras causas, conducirá a la Naval en una situación financiera muy delicada:

Las pérdidas de la empresa en 1932 alcanzarán 4.028.019 de pesetas, para aumentar el año siguiente a 11.0788.662 (Romero González; Houpp, 1998:101).

En cuanto a los accidentes de trabajo al otro lado del Atlántico, unas nuevas *Leyes de indemnización a los obreros por causa de accidentes (Workmen's Comperation Laws)* se habían puesto en marcha en los Estados Unidos, en 1920:

Según las Leyes de Massachusetts, Minnesota, Nebraska, Nueva Jersey, Nueva York, Dakota del Norte y Ohio, como con arreglo a la Ley federal, la indemnización por incapacidad abarcaba el 66 y 2/3 por ciento del salario.

También, según la Ley federal en los casos de muerte, la viuda recibía el 35 por 100 del salario del difunto, con un suplemento del 10 por 100 por cada hijo, pero sin que el total pudiese exceder del 66 y 2/3 por 100 del salario. Con algunas variaciones, diversos Estados seguían este plan general.

La mayor parte de las Leyes concedían además 100 dólares para el entierro, según el Instituto de Reformas Sociales³.

6.- El horario de invierno de la Constructora Naval en Ferrol (octubre de 1935). Siete horas diarias en las oficinas.

Tal como indica Lozano Courtier en su tesis doctoral *La Moderna Construcción Naval en Galicia: El Arsenal de Ferrol, 1880-1936*, debido al empeoramiento económico de la Naval, a finales de 1935 se convocarán Juntas Extraordinarias de Accionistas y Obligacionistas para aprobar unas líneas a seguir en relación a un programa de reconstrucción: el capital social de la empresa pasará a estar configurado por 1.500.000 acciones de 100 pesetas de valor nominal cada una, lo que supondrá un total de 150 millones de pesetas. Dicho de otra forma, el capital social se incrementaba en un 250 por 100.

7.-Las cuarenta y cuatro horas semanales para el personal de la S.E.C.N. en Ferrol bajo el gobierno del Frente Popular.

La orden del 5 de marzo de 1936 relativa a la jornada de trabajo en la industria metalúrgica (*Gaceta* del 7 de marzo) establecía en su artículo 1º que la jornada en todos los talleres y explotaciones de las industrias siderúrgicas, metalúrgicas y derivadas será la de cuarenta y cuatro horas semanales. También el Ministerio de la Guerra por decreto del 2 de marzo de 1936 (*Gaceta*, 31 de marzo) regulaba la jornada de trabajo en los establecimientos militares de metalurgia, con cuarenta y cuatro horas semanales, *por la conveniencia de*

³ En España hay una primera Ley de Accidentes de Trabajo en 1900, seguida de la Ley Mato de 1922. Será Alemania la primera nación en disponer de este seguro (1884). Inglaterra contará en 1897 con una Ley de indemnización de trabajadores que se generalizó en 1906; y en 1912 se iniciaba también en Inglaterra el Seguro sanitario obligatorio, ampliado en 1920. Bélgica, mediante la Ley del 24 de diciembre de 1903, sobre la Ley de accidentes del trabajo, concedía 75 francos para gastos de entierro y una renta vitalicia igual al 30% del salario anual. En caso de inutilidad absoluta de más de una semana, se concedía al obrero una indemnización diaria, contada a partir del día siguiente del accidente, igual al 50% del salario anual. No obstante, esta Ley excluía las enfermedades profesionales de su ámbito de aplicación. Fuente: *Instituto de Reformas Sociales* y (Vogel, 2014).

igualar, evitando competencias nunca buscadas entre las industrias oficiales militares y las civiles.

El Pueblo Gallego del 13 de marzo de 1936, bajo el gobierno del **Frente Popular**, dará la noticia de la reducción de la jornada semanal para el personal de la S.E.C.N. en Ferrol. Los obreros, **de 48 horas semanales se pasarán a 44**, y el personal de oficinas seguirá con las **38 horas semanales**. De tal manera que el nuevo horario que se establecía para el personal de la zona industrial del Arsenal y del Astillero será:

Mañanas. De **lunes a viernes**, de 8 a.m. a doce del mediodía.

Tardes. “”, de 1,30 p.m. a 5,30.

Sábados. De 8 a.m. a doce del mediodía.

Por tanto, de lunes a viernes trabajarán ocho horas, y los sábados, cuatro horas.

Trabajo en las oficinas.- La jornada de trabajo no sufrirá alteración, con treinta y ocho horas semanales:

Mañanas. De **lunes a viernes**, de 8,30 a.m. a 12 del mediodía.

Tardes. “”, 2 p.m. a 5,30.

Sábados. De 9 a.m. a doce del mediodía.

Los obreros que trabajan de turno seguirán con el mismo horario, durante los cinco primeros días de la semana (8:00 a.m. a doce del mediodía). Los sábados, los que hacen el primer turno, lo harán de 6:00 a.m. a 10:00; y el segundo, de 10 a.m. a las 14:00 p.m.

Como se ha podido comprobar durante el periodo republicano brilló una atención preferente a la legislación social en mejora de la clase obrera, no fue así en lo relativo a un interés prioritario en cuanto a una política de Defensa. Así, Adolfo Morales Trueba en su tesis doctoral *La política naval en la Segunda República*, asegura que (...)” *la política de seguridad española y, como consecuencia, su Política Naval, pretendía mantener una política armada y pacifista (...)*”. No obstante, Manuel Azaña irá más allá, en la Sesión de las Cortes del 2 de diciembre de 1931, manifestaba: “(...) Si España fuese un país en disposición o con deseos o con medios de acometer una política internacional de gran estilo, tendría una clase de ejército (...). Si se quiere hacer del ejército una prolongación de la guardia civil (...) más vale que no tengamos ninguna clase de ejército (...). España

hace en el orden exterior una política, no ya pacífica, sino de indiferencia (...)” (Azaña, 1966-68: 85-95).

En el caso de la SECN, a partir de 1929 el Estado espaciará los pagos de los trabajos en curso, incluso la Naval estaba endeudada con la Vickers (a mediados de 1931 la deuda superaba el medio millón de libras). La aplicación de la Ley de Accidentes en 1932 tendrá un coste para esta Sociedad de 400.000 pesetas, como afirma Lozano Courtier, y los gastos sociales en este mismo año ascenderán a una cantidad que se aproxima a los tres millones de pesetas, y en 1933 sobrepasarán los tres millones y medio.

8. Conclusiones.

El autor ha cumplido los objetivos propuestos evaluando también las circunstancias y los acontecimientos que se desarrollan en el seno de la SECN.,.

La maestranza eventual de la SECN (Ferrol) en 1932 conseguirá las cuarenta y ocho horas semanales, de la misma manera en este mismo año la maestranza de la Armada logrará también las cuarenta y ocho horas semanales. Lo mismo sucederá con las propias de los arsenales de Cartagena y La Carraca. A nuestro entender jugará una baza importante en este logro el decreto de 1 de mayo de 1931 en materia de ratificación del convenio de la OIT sobre la jornada máxima de trabajo y la Ley de 1 de julio de 1931 también sobre la jornada máxima. De todas maneras la depresión económica que afectaba de forma considerable a España con la consiguiente caída de la peseta, las dificultades con las exportaciones, la reducción de la producción del hierro y el acero (materiales fundamentales para la construcción de buques), entre otros factores, al igual que la política de Defensa de la República, hicieron muy difíciles la viabilidad de los Astilleros que se ocupaban de la construcción de buques de guerra,

9. Fuentes y bibliografía

Fuentes documentales

Archivo de la Fundación Pablo Iglesias.

Archivo del Reino de Galicia.

Archivo Municipal de Ferrol.

Archivo Privado López-Dafonte

Fuentes hemerográficas

Publicaciones oficiales.

Boletín del Instituto de Reformas Sociales. Madrid.

1914, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919, 1920, 1921, 1922, 1923.

Boletín oficial de la provincia de Oviedo, 5 de febrero de 1932

Diario oficial del Ministerio de Marina. Madrid.

4 de noviembre de 1913; 26 de abril de 1922; 17 de octubre de 1930; 1 de septiembre de 1931; 4 de diciembre de 1931; 15 de enero de 1932; 25 de febrero de 1933; 13 de agosto de 1935.

Gaceta de Madrid

12 de julio de 1887; 23 de mayo de 1909; 5 de julio de 1914; 3 de noviembre de 1916; 6 de febrero de 1917; 4 de abril de 1919; 17 de enero de 1920; 13 de agosto de 1920; 23 de enero de 1921; 12 de marzo de 1921; 11 de enero de 1922; 1 de mayo de 1931; 2 de julio de 1931; 22 de noviembre de 1931; 15 de enero de 1932; 24 de marzo de 1932; 14 de abril de 1932; 15 de junio de 1932; 7 de julio de 1932; 12 de julio de 1933; 14 de julio de 1932; 17 de julio de 1932; 23 de febrero de 1933; 23 de marzo de 1934; 2 de diciembre de 1934; 21 de diciembre de 1934; 27 de julio de 1935; 20 de octubre de 1935; 1 de marzo de 1936; 7 de marzo de 1936; 31 de marzo de 1936.

Periódicos

El Correo Gallego. Ferrol: 4 de enero de 1914; 20 de abril de 1915; 14 de marzo de 1918; 16 de septiembre de 1919; 23 de diciembre de 1919; 14 de enero de 1926; 26 de enero de 1928; 29 de abril de 1928; 3 de octubre de 1931; 17 de enero de 1932; 10 de marzo de 1932; 27 de mayo de 1934.

El Ideal Gallego. A Coruña: 18 de marzo de 1919; 4 de abril de 1919; 1 de octubre de 1919.

El Orzán. A Coruña. 31 de diciembre de 1931.

El Pueblo Gallego. Vigo: 13 de diciembre de 1931; 24 de enero de 1932; 3 de octubre de 1935.

El Socialista. Madrid: 26 de abril de 1915; 19 de enero de 1917; 25 de noviembre de 1918; 26 de noviembre de 1918; 27 de noviembre de 1918; 30 de noviembre de 1918; 1 de diciembre de 1918.

Fuentes impresas.

Anteproyecto de Reglamento del Montepío Naval redactado con arreglo al artículo 5º de la Ley de 18 de junio de 1934. Reglamento de ejecución de la misma de 16 julio de 1935 (D.O. M. M. nº186). Por la Comisión nombrada al efecto en Cartagena.

Cartilla obrera en obras y servicios públicos concedidos o adjudicados por el Estado, Provincia o Municipio. Redactada con arreglo al Real Decreto Ley de 4 de marzo de 1929.

Memoria y Reglamento de la Federación de Sociedades Obreras de Ferrol y sus contornos del Congreso celebrado los días 29 de marzo al 11 de abril de 1920. Ferrol, imprenta de El Correo Gallego.

Reglamento de la Sociedad de Obreros peones de Gradass de Construcción Naval de Ferrol de 1919.

Reglamento de la Asociación Muta de Empleados de la SECN (Ferrol) de 1923.

SECN Instrucciones para la aplicación del subsidio por número de hijos menores de 14 años a los empleados de la Factoría.

SECN Reglamentación Provisional referente a vacaciones retribuidas, faltas con percibo de jornal, socorros en enfermedades y faltas voluntarias de trabajo.

Bibliografía.

ABELLÓ GÜELL, Teresa (1997) *El movimiento obrero en España, siglos XIX y XX*. Barcelona, Edicions Hipótesis.

ÁLVAREZ JUNCO, José (1976) *La ideología política del anarquismo español*. Madrid, Siglo XXI de España Editores, S.A

AZAÑA, Manuel ((1966-1968) *Obras Completas*. Méjico, editorial Oasis, tomo II.

BALBÉ, Manuel (1985) *Orden público y militarismo en la España constitucional (1812-1983)*. Madrid, Alianza Editorial.

BORDERÍAS MONDEJAR, Cristina (2007) *Género y políticas de trabajo en la España Contemporánea, 1836-1936*. Barcelona, Icaria Editorial.

BUENACASA, Manuel (1977) *El movimiento obrero español 1886- 1926. Historia y Crítica*. Madrid. Ediciones Júcar.

CARMONA BADÍA, Xoán et al (1990) *Pautas regionales según la industrialización española (siglos XIX y XX)*. Barcelona, Editorial Ariel, S.A.

CARASA SOTO, Pedro et al (1991) *Historia de España. Alfonso XIII y La Segunda República (1898-1936)*. Madrid, editorial Gredos.

FORCADELL, Carlos (1978) *Parlamento y bolchevización. El movimiento obrero español 1914-1918*. Barcelona, Editorial Crítica.

HOUPT, Stefan, ORTIZ- VILLAJOS, José M^a (dirs.) [MARTÍN ACUÑA, Pablo (pról.)] (1998) *Astilleros españoles 1872-1988. La construcción naval en España*. Madrid, LID Editorial Empresarial S.L.

LOZANO COURTIER, Alberto (1997) *La Moderna Construcción Naval Militar en Galicia: El Arsenal de Ferrol, 1880-1936*. Tesis doctoral. *Universidade de Santiago de Compostela. Facultade de Ciencias Económicas e Empresarais*.

MARTÍN VALVERDE, Antonio et al. [Peces- Barba, Gregorio (pról.)] (1987) *La legislación social en la historia de España. De la Revolución liberal a 1936. La formación del Derecho del Trabajo en España*. Madrid, Congreso de los Diputados.

TUÑÓN DE LARA, Manuel (1985) *El movimiento obrero en la historia de España (II)*. Madrid, SARPE.