***Trabajo doméstico a bordo de los buques mercantes. Pajes de escoba, “los granujas destinados en las embarcaciones para su limpieza y aseo” en el trabajo marítimo español (1860-1920)[[1]](#footnote-1)***

Jordi Ibarz. Universitat de Barcelona

Enric García-Domingo. Museu Marítim de Barcelona.

**Introducción**

Las necesidades de limpieza y alimentación de las tripulaciones de los buques mercantes eran cubiertas básicamente y de forma directa por cada uno se sus miembros. No obstante, a menudo requerían de asistencia complementaria. Esta asistencia era la proporcionada por los pajes. Nuestra hipótesis principal plantea que esta figura, a pesar de realizar en los buques las tareas específicas de lo que denominamos servicio doméstico presenta unas diferencias notables con el resto de las ocupaciones vinculadas con el mismo. La principal diferencia se refiere a que eran tareas realizadas temporalmente, y que no constituían un auténtico oficio, sino que más bien era la vía de entrada a bordo de los buques del personal marítimo.

La figura de los pajes apenas ha recibido atención en la historiografía marítima. Si lo consideramos un tema de interés es porque se sitúa en un territorio fronterizo que nos permite interactuar con los estudios realizados sobre servicio doméstico. Si atendemos a las funciones de los pajes, estas resultan claramente coincidentes con las realizadas habitualmente en el servicio doméstico, proporcionando comida, limpieza, etc. No obstante, el lugar en el que los pajes actuaban, en cierto sentido, se parecía a lo que podía suceder con el servicio doméstico realizado en instituciones, y se diferenciaba del que era realizado en domicilios. A pesar de eso, se realizaba en un espacio físico que era el domicilio temporal del paje, junto con el resto de la tripulación. Si analizamos las condiciones de retribución estas incluían la manutención, como habitualmente sucedía con el servicio doméstico realizado en domicilios familiares. Otra diferencia respecto la situación general se refiere, como veremos, a que la incorporación como pajes era en realidad una vía de acceso a una carrera profesional en el sector marítimo.

Disponemos de algunas fuentes que nos aportan datos sobre los pajes en buques de vela y de vapor. No son abundantes, pero sí suficientes para realizar un retrato fiable de esta figura. Las fuentes utilizadas han sido básicamente dos. En primer lugar, los roles de navegación, que es el documento que debía llevar todo buque y donde se registraban, entre muchas otras informaciones, y de forma individualizada, el embarque y desembarque de los distintos miembros de la tripulación. En segundo lugar, tenemos los Historiales laborales del personal de cubierta de la Compañía Trasatlántica Española en los que, además de registrarse la información anterior, hay también información biográfica y la constancia del cambio a otras categorías laborales. Esta información es procedente de dos bases de datos principales. La base de datos nominal del personal de la Compañía Trasatlántica, TRASDOTA (Drassana, 2016), que contiene toda esa información que permite trazar la caracterización anteriormente citada. También trabajaremos con la información proporcionada al respecto por los roles de navegación antes citados y que forman parte del proyecto SeaLiT[[2]](#footnote-2).

La metodología utilizada para conseguir nuestros objetivos consistirá en la elaboración de una caracterización sociodemográfica para conocer sus lugares de origen, edades, y relaciones de parentesco con el resto de la tripulación. También exploraremos, hasta donde sea posible, su trayectoria profesional dentro de la compañía.

El periodo analizado, de 1860 a 1920, es aquel en que se produjo la transición de la vela al vapor y es especialmente significativo porque en este se modificaron sustancialmente las condiciones laborales de los marineros a bordo de los buques. Una característica común los barcos que hemos analizado, y en los que los pajes estaban embarcados, era que circularon en un momento u otro por el puerto de Barcelona. Así pues, si bien podemos decir que el trabajo está centrado en Barcelona, hemos de tener en cuenta los limites difusos de esa afirmación, dado que este era el puerto de embarque o de escala, pero la tarea de estos pajes se desarrollaba en el Mediterráneo y muy a menudo, más allá, en la navegación oceánica. El resultado que pretendemos con esta comunicación es básicamente el obtener una imagen de una figura, la de los pajes, dedicada al trabajo doméstico en los buques y prácticamente desconocida hasta el momento.

**Una figura clásica en el mundo de los buques de vela.**

El page o paje (la ortografía varía según la fuente y la época) tiene diferentes definiciones, pero una de las más verosimil es la del Diccionario marítimo español (1831) de Martín Fernández de Navarrete: “Llamábase page de escoba al muchacho de ocho a catorce años que se embarcaba en los bajeles de guerra para aprender el oficio de marinero, y se ejercitaba en barrer las cubiertas, en unión con otros de su edad, y bajo la vigilancia y dirección de un hombre de mar anciano; pero en el día no se llevan ya a bordo estos muchachos”[[3]](#footnote-3). El autor de la cita se refiere a los buques de guerra, pero en ese momento el paje era figura habitual en los buques mercantes, de altura o de cabotaje. La denominación “muchacho de cámara” es muy frecuente también, y nos da una pista sobre la parte más visible del trabajo de estos jóvenes cuando se le relaciona especialmente con el servicio a la cámara del capitán o de los oficiales. En un diccionario de 1864, se detalla que este nombre se da únicamente, en el rol, a los muchachos de cámara de los buques mercantes; a bordo es más usada la denominación “muchacho”[[4]](#footnote-4).

En cuanto a la aparición de esta figura, ya en 1587, en la *Instrucción Náutica* de Diego García de Palacio, encontramos una referencia al page. Se especifica que sirven en las cofas (partes altas de los palos), barren, ponen mesa y bebida, hacen cordones y aprestan filásticas[[5]](#footnote-5), dicen por la noche la doctrina y por la mañana los buenos días, y acuden a otros servicios manuales para que marineros y grumetes solo se ocupen de marear las velas. También dice el texto que los navíos deben llevar “el diezmo de los marineros” (uno por cada diez marineros) [[6]](#footnote-6).

Es significativo que se establezca un número alto, y sin duda este interés se relaciona con una política de embarcar huérfanos como pajes, una vía para reclutar tripulaciones y a la vez resolver un problema social. El fomento de la marina se vio desde los inicios de la navegación transoceánica como una posibilidad para reconducir huérfanos y asilados hacia una profesión útil para ellos mismos y para el Estado. Ya en septiembre de 1606 la Corona había propuesto al duque de Medina Sidonia, entonces capitán general de la Mar Océana, que reclutase a un grupo de 500 o 600 muchachos pobres de entre 12 y 16 años, para iniciarse en la navegación mercante privada un par de años y luego enviarlos a los navíos de la Corona[[7]](#footnote-7). Con ello no solo se podía eliminar de las calles a centenares de jóvenes ociosos y tal vez conflictivos, sino que se les podía extraer un rendimiento económico en el comercio trasatlántico y, además, se aseguraba la disposición de más hombres para servir en la Armada.

La idea de adiestrar huérfanos y embarcarlos como mozos se mantuvo siempre presente en la organización del comercio marítimo, tanto en España como en otros lugares[[8]](#footnote-8). En un Reglamento redactado por el comisario Manuel de Zalvide para el gobierno de los gremios de mar de Mallorca en 1773 se precisaba que«en ninguna embarcación dexará de haver a lo menos un Muchacho, como es costumbre, y lo requiera el fomento de la Matrícula, para que vayan así emplazándose oportunamente las faltas de muertos, viejos, estropeados, enfermos y otros que salen del número de la de Servicio por distintas causas»[[9]](#footnote-9).Una Real Orden de 14 de febrero de 1790 obligaba a los capitanes y pilotos del comercio americano a llevar a bordo «muchachos que por miseria, abandono o muerte de sus padres y necesitando amparo» pudieran ser iniciados en el oficio de la mar[[10]](#footnote-10). En las barcas de pesca también era costumbre embarcar niños como aprendices, generalmente los hijos de las familias pescadoras, pero también huérfanos[[11]](#footnote-11).

El paje tenía también su lugar en las Ordenanzas de Matrícula de Mar. Desde el momento de su inscripción, el matriculado quedaba a todos los efectos bajo jurisdicción militar, situación que se detallaba en el Título IV de la Ordenanza, aunque no había un disfrute efectivo hasta que se superaba la categoría de «paje» y se pasaba a la de «hombre de mar». Es decir, que los pajes quedaban incorporados a la Matrícula de Mar en la Lista 4.ª de «inhábiles», menores de 9 a 14 años), que todavía no podían ser llamados a servicio, pero sí podían trabajar en la mar si estaban matriculados correctamente[[12]](#footnote-12). Veremos que había niños embarcados a edades mas tempranas y también superiores, siempre antes de cumplir el servicio militar en la Armada. Los pajes eran habitualmente hijos o parientes de miembros de las tripulaciones, o como mínimo eran miembros de una comunidad marítima. Esta circunstancia limitaba, por lo menos en teoría, los posibles abusos a los que estaban expuestos[[13]](#footnote-13).

Entre sus funciones estaban las de la limpieza y aseo de la nave, pero también llamar a los marineros a las guardias, disponer las comidas (ayudando al cocinero), etc. No se les podía considerar estrictamente marineros, ya que todavía no habían desarrollado ninguna capacidad relacionada con el trabajo especializado. Podría establecerse una equivalencia con el aprendiz del mundo artesanal. En los buques de vapor, de mayores dimensiones y con más tripulantes, encontraremos una figura aparentemente similar, la del marmitón. Sin embargo, en este caso es un ayudante de la cocina, y su progresión se mueve en el campo de la Fonda, y no en la profesión de la marinería. Entre otras cosas, porque su aprendizaje no los prepara para moverse entre maniobra y trabajos de cubierta, ni ha adquirido el vocabulario ni los rudimentos del trabajo marinero.

El paje, como categoría laboral, es singular en cuanto a que es la entrada en la profesión marítima. Su actividad no es un fin en sí mismo, sino que es el paso previo hacia una actividad que no tendrá, aparentemente, nada que ver. Sin embargo, este trabajo vinculado al servicio doméstico (entendido como servicio básico en la unidad doméstica que es un buque, entre muchas otras cosas) tiene una dimensión más profunda: debe interpretarse en relación con la importancia de la limpieza y el orden en una embarcación, con el proceso de “marinarse” (habituarse a la vida en movimiento, en espacio limitado e inestable, etc.), con el primer contacto con los espacios cerrados, la adaptación a la cultura del trabajo y al vocabulario, etc.

En los buques de vela, sólo cuando un joven se habían «marinado» (es decir, se había habituado a la vida a bordo, a la reclusión en un espacio en constante movimiento y al resto de características del trabajo en la marina, incluido el mareo), se le consideraba apto para aspirar a una categoría superior. Habitualmente con 15 o 16 años había adquirido los suficientes conocimientos respecto al espacio y a los elementos fundamentales del buque como para pasar a la categoría de mozo o grumete, términos indistintos, aunque mozo es más propio de la Marina mercante, mientras que grumete es más habitual en la de guerra.

En ese momento dejaba el servicio doméstico a bordo y pasaba a formar parte de la marinería, aunque en su posición más baja. Es decir, que mientras que en tierra entrar en el servicio doméstico en la categoría más baja puede ser un paso en la carrera hacia categorías superiores, como camarero o mayordomo, en los buques el siguiente paso ya se separa del servicio doméstico entra en la categoría más baja de la marinería, que es la de mozo. Esto se producía porque las necesidades de trabajo doméstico eran limitadas y podían ser cubiertas por nuevo personal de escasa edad.

En un velero típico de la navegación oceánica española en los siglos XVIII a XIX, una corbeta o una fragata, por ejemplo, la tripulación podía ser de entre 8 y 18 hombres aproximadamente. Entre ellos era frecuente encontrar un paje. También en veleros menores, como bergantines o polacras, el paje era figura corriente. Sin embargo, la muestra disponible de roles de navegación sugiere que no se enrolaban en los laudes o barcas de tráfico, los buques de menor dimensión en el comercio marítimo. Cuando no había un paje a bordo, era el cocinero o el camarero el encargado del servicio doméstico. A partir del estudio de algunos roles de navegación, podemos ilustrar la presencia de pajes en buques de velas de diferentes aparejos y dimensiones[[14]](#footnote-14). Tenemos 84 ítems referidos a pajes o muchachos, embarcados en 20 naves distintas, períodos entre 1860 y 1920. Se aportan los nombres, orígenes, edades (salvo excepciones entre 10 y 20 años), tipo de navegación y salarios. La remuneración del paje no siempre aparece en los contratos. A menudo encontramos la expresión habitual de “el paje a voluntad del capitán”[[15]](#footnote-15). En términos consuetudinarios, se consideraba más una gratificación que un salario propiamente dicho.

En el rol del bergantín *Eolo*(rol de 1861-1862)encontramos a Joaquín Vinardell, de Lloret y sólo 11 años. Una nota dice que “en documentación aparte del mismo legajo consta sueldo a la voluntad del capitán” pero desgraciadamente dicho documento no se ha conservado[[16]](#footnote-16). En la polacra goleta *Catalán,* que cubre los años *1883* a 1890, aparecen 8 pajes, todos de Vinaroz: Juan Bautista Busutil, Sebas José Bautista Ginesta, Agustín Angles Comes, Nicasio Miguel Escurriol, Sebastián Serrat Forner, Juan Domingo Roca   Valls, Francisco Alsina Duran, Manuel Bosch Bosch, y Sebastián Vidal Ballester. Únicamente de este último conocemos la edad, 17 años[[17]](#footnote-17). En la corbeta *Catalina* (roles del periodo 1881 a 1890) encontramos un paje, Miguel Gallart Coll, de Lloret de Mar, con 18 años y un sueldo de 40 pesetas. Junto a su nombre aparece la nota “No debe desemba(rcar) en el estrangero”. Esta nota es habitual junto a los nombres de los pajes y de los mozos que no han cumplido todavía el servicio militar, y tiene como objetivo evitar deserciones. Otro paje, Juan Pujol Mullero, de 16 años, no tiene asignado sueldo, sino la nota “convenir (salario)”[[18]](#footnote-18). Un caso diferente es el del pailebot *Flor de Mar* (rol del periodo 1892 a 1898), ya que aparecen tres pajes naturales de Ciudadela, sin sueldo, pero con mención de que son remunerados a la parte. Es decir, que participan del sistema de reparto de beneficios como el resto de la tripulación, aunque no sabemos en que proporción. Se trata de Juan Tomasis Solivera (edad desconocida), Rafael Fedelich Casasnovas (16 años) y Lorenzo Caules (15 años)[[19]](#footnote-19).  Un último ejemplo, entre muchos, puede ser el del bergantín *Lloret*, cuyo rol cubre un periodo de veinte años, de 1878 a 1898. Encontramos a bordo diferentes pajes, como Agustín Forest de Lloret (14 años), José Vila Gifra, también de Lloret (16 años y sueldo 20 pesetas), Avelino Pons de Mercadal (11 años y sueldo 25 pesetas), Ricardo Torres Monvise de Málaga (14 años), Juan González García, de Gijón (20 años, agregado aspirante a piloto), Manuel Ortigora Valero, de Torrevieja (edad desconocida), y los hermanos Antonio y Anastasio Ballester Muiguer de Torrevieja (10 y 12 años respectivamente)[[20]](#footnote-20).

En este escenario, la pregunta que se plantea nuestro trabajo es si, con la transición de la vela al vapor, el paje desaparece con el mundo que le había sido propio, o si, por el contrario, continua, y en qué momento desaparece.

**El paje en los buques de vapor**

En los buques de vapor se mantuvo la separación entre marineros y mozos, basada en la experiencia y en la edad. Aunque el paso de una categoría a otra no descansaba ya en un conocimiento profundo de la técnica de la manipulación del aparejo, seguían teniendo peso tanto la veteranía como otras aptitudes, que incluían la destreza manual y la autonomía, entre otras. En cambio, parece diluirse definitivamente la categoría de muchacho o paje, debido a una doble causa. Por un lado, el proceso de aprendizaje en el vapor era más sencillo y podía realizarse sobre la marcha sin excesivas complicaciones. En los veleros, el proceso de formación que llevaba del muchacho al mozo y del mozo al compañero, había sido largo y requería un aprendizaje muy completo y variado. En cambio, en los vapores este proceso se redujo, si bien no desaparecio.

Más significativo es que se hallaba en marcha el proceso que acabó conduciendo a la generalización de las restricciones legales sobre el trabajo de los menores en general. Recuérdese que, aunque la edad mínima para incorporarse a la Matrícula era de 14 años, desde los 10 u 11 años los hijos de matriculados acostumbraban a trabajar en las barcas de pesca, y en los veleros se embarcaban menores como pajes a edades parecidas. Miguel Sastre (1905) incluso aseguraba que en 1904 había entre la marinería barcelonesa unos 60 niños, algunos de hasta 10 años. Lamentablemente, no especifica si trabajaban a bordo de veleros o de vapores.

No disponemos de muchos detalles sobre la situación de los pajes en los vapores. Sin embargo, en algunos roles de navegación encontramos datos dispersos. Todavía encontramos pajes en vapores de dimensiones medias, dedicados generalmente al cabotaje. Por ejemplo, en el vapor *Duero* (roles de los años 1877 a 1880) se inscriben Ignacio Guillen Andreu Mariano, de Málaga y edad desconocida, y José Serra Olive, de Tarragona, con 16 años. En el rol aparece la clásica nota “no debe desembarcar a América ni al estrangero”[[21]](#footnote-21). En el vapor *Ciudad Condal* (de los años 1885 a 1896) aparecen dos pajes, Antonio Álvarez López de La Habana y 18 años, y a Laureano Rodríguez, de La Coruña, con 15 años[[22]](#footnote-22). En el rol del vapor *Alcira* (correspondiente a 1897-1900), encontramos el paje Vicente Antonio Boluda, de Pueblo Nuevo del Mar (Valencia)[[23]](#footnote-23).

En los roles consultados no aparecen apenas datos sobre salarios, lo que encaja perfectamente con la costumbre tradicional de fiar la remuneración a voluntad del capitán. Cuando disponemos de este dato, podemos ver que se trata del salario más bajo a bordo.[[24]](#footnote-24)

En cuanto a las grandes compañías, vemos que en las listas de tripulantes de los buques de la Compañía Vapores del Marqués de Campo (1880-1884) que hacían la ruta de Filipinas no hay pajes, aunque sí encontramos otra figura de trabajo infantil, el jardinero. Se trata del encargado de la limpieza de los lavabos (tradicionalmente denominados jardines en los buques), con el sueldo más bajo a bordo y la nota “niño”, que no deja lugar a dudas. En estos buques había abundante personal de Fonda, y por tanto la figura del paje no tiene sentido[[25]](#footnote-25).

En otra compañía, la Línea de Vapores Tintoré, de Barcelona, cuando se integra en la recién creada Compañía Trasmediterránea en 1917, había desterrado la categoría de paje de su listado de categorías laborales[[26]](#footnote-26).

**El caso de la Compañía Trasatlántica Española**

La mejor fuente para valorar el papel de los pajes en los buques de vapor es el estudio de los Historiales de la Compañía Trasatlántica (personal de cubierta), que recoge más datos de los que vemos en las fuentes citadas anteriormente. Disponemos de algunos cálculos provisionales elaborados a partir de la información disponible en la base de datos TRASDOTA que incluye información del personal de cubierta y del de máquinas de la compañía a partir de 1893. De los 3201 miembros de personal de cubierta de los que tenemos información, 452 fueron contratados como pajes en el primer contrato realizado con la compañía. Esto tiene que ver con la política de contratación de la compañía. De modo creciente, y especialmente después de 1899, más del 50% de los contratados eran pajes o grumetes, llegando al 80% en 1912. Esto significa la opción por contratar a personal marítimo en el momento inicial de su carrera profesional con la posible esperanza de conseguir un personal fiel a los intereses de la empresa.

Disponemos de alguna de las características sociodemográficas de este colectivo. La mayoría de los pajes fueron contratados con 16 años (144 de los 445 de los que disponemos de esa información). Podemos ver la distribución por edades de estos pajes en el momento de su primera contratación en la gráfica siguiente.

Si comparamos el lugar de origen de estos pajes con la del resto de personal de cubierta, vemos alguna diferencia señalada. En el caso de los pajes, 320 de los 452, eran de Cádiz, en su mayoría de la propia ciudad y de las localidades cercanas como el Puerto de Santamaria o San Fernando, eso es el 70%. Esto difiere de la información general para todo el personal de cubierta, de los que eran gaditanos un 44,4% (García-Domingo, Ibarz, 2018).

Hemos realizado una muestra significativa de las trayectorias laborales de los trabajadores de la compañía, del 16 % del total, y de esta consideramos aquellos trabajadores que empezaron su carrera en dicha compañía con la categoría de pajes. Esta muestra incluye 486 ítems biográficos correspondientes a 75 pajes distintos. Utilizando los mismos criterios que hemos desarrollado en trabajos anteriores para analizar las trayectorias laborales de estos trabajadores en el seno de la compañía hemos distribuido a dichos pajes en los cuatro grupos que se muestran en la tabla siguiente, realizada en función de los embarques realizados:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Trayectorias** | **Número** | **% pajes** | **% marineros** |
| solo 1 contratación | 27 | 36,0 | 25,2 |
| 2 o 3 | 14 | 18,7 | 27,6 |
| 4 a 7 | 13 | 17,3 | 23,7 |
| más de 8 | 21 | 28,0 | 23,4 |
|  | 75 | 100,0 | 100,0 |
|  |  |  |  |

De nuevo la comparación con el resto del personal de cubierta de la compañía nos presenta diferencias. En especial, resulta significativo el número de pajes que realizaron un primer viaje y ya no realizaron una segunda contratación. También está por encima de la media el porcentaje de aquellos que desarrollaron en la compañía toda su vida laboral. Si nos fijamos en qué tipo de movilidad laboral se dio con estos pajes vemos que la mayoría de los que realizaron trayectorias cortas no se movieron de las categorías más bajas, pasando de paje a paje, o como mucho de paje a grumete. Muy pocos desarrollaron una carrera laboral como marineros de cubierta, y de hecho, aquellos que continuaron en la compañías lo fue porque pasaron de las tareas de cubierta a las de máquinas, lo que tiene que ver con el paso de la vela al vapor. A menudo esas carreras profesionales quedaron interrumpidas de forma temporal por el complimiento del servicio militar.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Cambio categoría** | **1** | **2 o 3** | **4 a 7** | **más de 8** | **Total** |
| solo paje | 27 |  |  |  | 27 |
| paje a paje o grumete |  | 11 | 9 |  | 20 |
| paje a mozo o marinero | 2 | 7 | 2 | 11 |
| paje a palero |  | 1 | 3 |  | 4 |
| paje a fogonero |  |  |  | 7 | 7 |
| paje a cabo de màquinas |  |  | 6 | 6 |
|  | 27 | 14 | 19 | 15 | 75 |
|  |  |  |  |  |  |

 Algunos de los que no desarrollaron una carrera profesional tienen indicaciones en su historial laboral que muestran no tan solo la adaptación o no al medio marítimo sino también su actitud a bordo. Así eran despedidos con notas como “ynsubordinado (es malo)”, “fue por desobediente a sus jefes”, “Expulsado en Cádiz por haber en la Habana faltado al capitán y oficiales y desertado prendiéndolo la comandancia y entregándolo abordo[[27]](#footnote-27).

**Limitación del trabajo infantil y desaparición de la figura del paje**

En la Conferencia Internacional de los Marinos, celebrada en Génova el 15 de junio de 1920, se estableció la edad mínima para trabajar en la mar en los 14 años para trabajos generales. El principal argumento era la necesidad de proteger la formación física del niño y evitar cualquier peligro para su salud: “Antes de esa edad el niño es en los barcos más un servidor que un aprendiz marinero; no aprende ni a gobernar ni a maniobrar, lo mismo en barcos de vapor que en barcos de vela. Por otro lado, existe la necesidad de dejar al niño tiempo material para instruirse, y llevarlo a bordo a los doce años es privarle completamente de esta enseñanza” [[28]](#footnote-28). En esta norma había, sin embargo, dos excepciones: los niños empleados a bordo de barcos en que trabajasen sólo miembros de una misma familia [pesca o pequeño cabotaje] y los niños embarcados en buques escuela sometidos a la inspección de la autoridad. La norma no debió afectar a los pajes de la Trasatlántica dado que en la mayoría de los casos tenían edades superiores a las mínimas legales.

**Conclusiones**

La pregunta inicial en esta presentación era si, con la transición de la vela al vapor, la figura del paje desaparecía, y en todo caso en qué momento esta ocupación desaparecía de la historia del trabajo.

El estudio de la documentación demuestra que, en las primeras décadas de la navegación a vapor, pese a todos los cambios ya descritos, encontramos pajes en buques de pasaje y en mercantes. El momento de su desaparición está más bien vinculado al desarrollo de una legislación restrictiva con el trabajo infantil. No obstante, la tendencia, al menos para las grandes compañías era anterior al establecimiento de esta normativa. En el caso concreto de la marina española, el trabajo infantil, con ciertas limitaciones, se mantendrá en el mundo de la pesca, pero no a bordo de los buques mercantes.

La información mas abundante de la que disponemos se refiere al caso específico de la Compañía Trasatlántica. No esta claro que este pueda ser un ejemplo extrapolable al resto del sector. No obstante, lo que nos indica el análisis esa compañía es que al menos para el final del siglo XIX en adelante, las tareas domésticas realizadas por los pajes en los buques, eran tan solo la vía para acceder a una carrera profesional en la marina mercante, un camino que, por otra parte, tan solo una porción de los que lo empezaban acababa recorriendo. Era el modo de verificar la adecuación de esas personas al medio especial que significaba el trabajo a bordo de un buque.

1. Este trabajo forma parte del proyecto “Trabajo y movilidad social en la Cataluña contemporánea (1836-1936)” Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades, PID2021-122261NB-I00. La frase del título se extrae de la definición de RAE.NTLLE 1853: Paje de Escoba. “Cualquiera de los granujas destinados en las embarcaciones para su limpieza y aseo, los cuales aprenden la marinería, optando a plazas de grumetes cuando tienen la competente edad”, https://apps.rae.es/ntlle/SrvltGUIMenuNtlle?cmd=Lema&sec=1.0.0.0.0. [↑](#footnote-ref-1)
2. https://sealitproject.eu/ [↑](#footnote-ref-2)
3. Martín Fernández de Navarrete, *Diccionario marítimo español*, 1831. [↑](#footnote-ref-3)
4. José de Lorenzo, Gonzalo de Murga Y Martin Ferreiro y Peralta. *Diccionario marítimo español, que además de las voces de navegación y maniobra en los buques de vela, contiene las equivalencias en francés, inglés e italiano, y las más usadas en los buques de vapor, formado con presencia de los mejores datos publicados hasta el día*. Establecimiento tipográfico de T. Fortanet, Madrid, 1864. [↑](#footnote-ref-4)
5. Se trata de trabajar con fibras vegetales para hacer pequeños cabos y elementos de labores marineras. [↑](#footnote-ref-5)
6. Diego García de Palacio, *Instrucion nauthica, para el buen uso, y regimiento de las naos, su traça, y gouierno conforme à la altura de México*. México. Pedro Ocharte, 1587. Libro IV, Capítulo XXIII. [↑](#footnote-ref-6)
7. (Salas, 1870:72-73) [↑](#footnote-ref-7)
8. En Gran Bretaña, la presencia de aprendices se había regulado en diferentes ocasiones. En 1823, por ejemplo, se estableció la obligatoriedad de llevar como mínimo un aprendiz menor de 14 años, embarcado por períodos de cuatro años, según el tonelaje del buque, hasta cinco en buques a partir de 700 toneladas (Dixon, C. H., *Seamen and the Law: An Examination of the Impact of Legislation on the British Merchant Seaman’s Lot, 1588-1918*. Tesis doctoral inédita. University College London, 1981, 39). [↑](#footnote-ref-8)
9. Manuel de Zalvide, *Reglamento de navegación, pesca, carga y descarga, y govierno político y económico de los Gremios de Matrícula de Gente de Mar, y Maestranza de Mallorca. Formado en revista de Inspección celebrada de orden del Rey por Don Manuel de Zalvide, comisario Real de Guerra de Marina, y ministro inspector de Matrícula de las provincias del Departamento de Marina de Cartagena*. Mallorca: oficina de Ignacio Sarrá y Frau, impresor del rey nuestro señor, 33-34). [↑](#footnote-ref-9)
10. (PINIELLA y BALÓN, 1995:322, nota 17). [↑](#footnote-ref-10)
11. Huertas dice que era habitual, en las primeras décadas del siglo XX, recoger niños de los orfanatos y embarcarlos en barcas de bou, en condiciones de explotación extrema. José Huertas Morión, *El último viaje y otros relatos marineros*. Instituto Municipal de Cultura Joaquín Chapaprieta Torregrosa, Ayuntamiento de Torrevieja, 2007, 140-141. [↑](#footnote-ref-11)
12. Según Vázquez Lijó, hay evidencias suficientes para afirmar que un considerable número de menores de 14 años se emplearon fraudulentamente en la pesca y la navegación sin tener asiento en la Matrícula. En J. M. Vázquez Lijó, *La Matrícula de mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2006, 475. [↑](#footnote-ref-12)
13. Estos abusos podían referirse a cuestiones laborales, pero también se ha reportado la existencia de abusos sexuales. [↑](#footnote-ref-13)
14. Estos roles son una muestra de una colección de 41 roles vaciados totalmente en el marco del proyecto SeaLit. [↑](#footnote-ref-14)
15. Ejemplo en el contrato de tripulación de la polacra *Modesta*, 18 de agosto de 1870, Libro de cuenta y razón de la polacra Modesta, MMB. [↑](#footnote-ref-15)
16. Archivo General de la Marina. Viso del Marques, CG 1178. [↑](#footnote-ref-16)
17. Archivo Naval de Cartagena. Roles de Navegación. Valencia. YM IV a=CL 1                                   [↑](#footnote-ref-17)
18. Archivo General de la Marina. Viso del Marqués.Roles de Navegación.                                                        [↑](#footnote-ref-18)
19. Archivo General de la Marina, Viso del Marqués. Roles de Navegación. [↑](#footnote-ref-19)
20. Archivo Naval de Cartagena. Roles de Navegación de la Cª Mª Valencia. YM IV CL4 [↑](#footnote-ref-20)
21. El motivo era que tenían pendiente la realización del servicio militar. Archivo General de la Marina Viso del Marqués. Roles de Navegación, 1180. [↑](#footnote-ref-21)
22. Archivo General de la Marina Viso del Marqués. Roles de Navegación FALTAN DATOS [↑](#footnote-ref-22)
23. Archivo Naval Cartagena. Roles de Navegación de la Cª Mª Valencia. YM IV a (doble subrayado) VL1. [↑](#footnote-ref-23)
24. Por ejemplo, en el contrato de tripulación del vapor *Santander*, de la Compañía Transatlántica, en 1883, puede apreciarse que el salario del contramaestre (175 pesetas) es cinco veces superior al del paje (35 pesetas). MMB. Fondo Trasatlántica, 2.2.5. Contrato de tripulación del vapor *Santander*. 1883. [↑](#footnote-ref-24)
25. Un ejemplo en: Fondo Borrell, Caja ZZ, lista de tripulantes del vapor *Barcelona*, 1 de marzo de 1882. [↑](#footnote-ref-25)
26. *Datos de las dotaciones de los buques de la Cia. Línea de Vapores Tintoré, de 31 de diciembre de 1916*. [↑](#footnote-ref-26)
27. Historiales del personal de cubierta. Compañía Trasatlántica. MMB. Registros 185, 700 y 1140, respectivamente. [↑](#footnote-ref-27)
28. *Conferencia Internacional de los Marinos, celebrada en Génova el 15 de junio de 1920. Memoria*. Madrid, Sociedad Española de Artes Gráficas, 1920, 34-35. [↑](#footnote-ref-28)