

FACULTAT NÀUTICA DE BARCELONA

Departament de Ciència i Enginyeria Nàutiques

**EL SINDICATO LIBRE DE LA MARINA
MERCANTE, UN INTENTO DE UNIDAD
SINDICAL**

**(notas para una historia del movimiento
obrero en la marina mercante)**

Autor: Juan Zamora Terrés
Director: Ricard Marí Sagarra

Barcelona, 1996

SEGUNDA PARTE

**EL MOVIMIENTO OBRERO EN LA
MARINA MERCANTE HASTA 1975**

CAPITULO VI

LA ORGANIZACION SINDICAL ESPAÑOLA

Todo el proceso organizativo y reivindicativo de los trabajadores de la marina mercante quedó truncado por la guerra civil y el triunfo de los facciosos. Los vencedores arrasaron con todo vestigio de organización democrática hasta llegar a borrar su memoria. La militarización de las relaciones de trabajo se cebó en el sector marítimo con mayor encono y dureza que en los demás sectores laborales. La historia del franquismo es para los marinos un terrible agujero negro.

En este capítulo veremos el nacimiento del sindicalismo vertical y del Sindicato Nacional de la Marina Mercante, el último sindicato vertical que el régimen se permitió, y las actividades sindicales de los Grupos del Mar de FET y de las JONS.

6.1 La guerra civil.

Con bastante unanimidad, todos los historiadores que han estudiado la guerra civil española (18 de julio de 1936 - 1 de abril de 1939), atribuyen a la sublevación militar un marcado carácter clasista¹. No hubo alzamiento popular contra la República. Instigados por una parte de la Iglesia e impulsados por la aristocracia y la mayoría del empresariado *fue la mayoría del ejército el que se sublevó (...), el que ejerció el poder desde el primer*

¹ Vease las obras de Tuñón de Lara, Thomas, Jackson, Brenan, Tamames, etc. y la recopilación de trabajos y documentos presentados al coloquio sobre España bajo el franquismo, organizado por el Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad de Valencia en noviembre de 1984, editados bajo el título "España bajo el franquismo", 1986, Barcelona, Editorial Crítica.

momento (Tuñón de Lara, 1974, página 548). Manuel Benavides cuenta una escalofriante anécdota ocurrida en abril de 1936, tres meses antes del estallido del golpe militar, durante una comida celebrada en el campamento del Tercio, en Ceuta. Ante las manifestaciones golpistas de los jefes de la Legión, el Capitán de Corbeta, Otón Sánchez Vizcaíno, segundo comandante del destructor "José Luis Díez", afirmó que *la Marina, no sólo no será un obstáculo, sino que prestará su colaboración al Movimiento. Y si alguno se opone, con arrojarle por la borda, listos* (Benavides, 1976, página 35).

Los Gobiernos republicanos, aún con su prudencia y moderación, suponían un peligro objetivo a la tradicional oligarquía española. Había que restablecer la ley y el orden, devolver a los trabajadores a su antigua condición, destruir las organizaciones sindicales que habían crecido espectacularmente desde 1930. Ese fue el objetivo último de la rebelión militar facciosa contra el poder legítimo de la República.

El propósito religioso -cruzada en favor del catolicismo- y la coartada ideológica -batalla contra el comunismo- no fueron más que disfraces con los que vestir la inmisericorde represión contra las clases trabajadoras y sus organizaciones. El obispo vasco Olaechea es el primero en bautizar la sublevación como una Cruzada (Sánchez Erauskin, 1994, página 111). El término tuvo éxito tras recogerlo el primado Pla y Deniel en su carta pastoral de 30 de septiembre de 1936. Pero, tal vez la mayor hipérbole religiosa la escribió el jesuita Vilariño, atribuyendo a Dios ser el auténtico cerebro de la sublevación: *¿Quién, sino el Divino Corazón ha sido el inspirador y el divino promotor del Glorioso Alzamiento Nacional?* (Sánchez Erauskin, 1994, página 128). En el terreno marítimo, el Almirante Salvador Moreno, 2º jefe del Estado Mayor de la Armada, escribe en 1938 que *el trío Virgen, Patria y Marina son la esencia de nuestro propio ser* (prólogo a *La Marina Nacional. Dos discursos*, 1938, Bilbao, Editora Nacional).

Se impone, para tapar tantos muertos y tanto sufrimiento como causó la sublevación militar, una retórica hueca, de palabras tan enfáticas como vacías de significado. Un ejemplo, en palabras de Franco: *Cuando la marina desaparece, cuando sus buques no surcan los mares, cuando la bandera de España no se pasea por el mundo, ya no hay imperio y ya no hay España*².

² Palabras del Caudillo con motivo de la revista naval en aguas de Vinaroz el 31 de mayo del II Año Triunfal (1938). Publicado en "La Marina Nacional. Dos discursos", 1938, Bilbao, Editora Nacional.

Buenacasa (1977, página 238) afirma que del millón larguísimo de muertos que se cobró el alzamiento militar, incluidos los asesinados en los primeros años de la posguerra, el setenta por ciento pertenecían al campo republicano y más del ochenta por ciento eran afiliados y militantes sindicales. Más allá de los muertos en combate, la dureza de la represión queda plasmada en las cifras que Gabriel Jackson (1976, página 14), ofrece tras una minuciosa revisión de los datos disponibles: 200.000 españoles fueron ejecutados entre 1936 y 1944 en la zona nacional, y 20.000, en el mismo periodo, en la zona republicana. Tamames, por su parte, estima en 105.000 los ejecutados en la zona nacional entre el final de la guerra, 1 de abril de 1939, y 1945 (Tamames, 1975, página 353).

En la marina mercante, la división de los bandos, el republicano y el sublevado, fue nítida. La mayoría de los trabajadores, incluidos una buena parte de los oficiales y algunos capitanes, defendieron la legalidad republicana. Los armadores, todos salvo contadas excepciones, se pasaron con armas y bagajes a la zona llamada nacional³. Entre las excepciones más sonadas hay que consignar la de Ramón de la Sota y Aburto, hijo y heredero de Sir Ramón de la Sota y Llano, fallecido al mes de iniciarse la guerra y aquejado de demencia senil desde principios de los años 30 que, en razón de su nacionalismo vasco -y no exclusivamente español como mandaban los facciosos- se exiló lejos de España, dejando la que había sido durante muchos años la primera naviera española en manos de la familia Aznar.

En la marina de guerra ocurrió algo similar con los jefes y oficiales de los Cuerpos Patentados: la inmensa mayoría escogió el bando rebelde. En la Gaceta de Madrid, Diario Oficial del gobierno, se publicaron los siguientes datos (Benavides, 1976, páginas 179 y 180):

Almirantes	de	19	EXPULSADOS	17
Capitanes de Navío	"	31	"	29

³En este punto de las preferencias "nacionales" de los navieros y sus gerentes coinciden todas las historias de empresas marítimas de la época. Así, la obra de Fernando Goseascochea, "Historia de la naviera Ibarra de Sevilla (1846-1957)", edición mecanografiada que debo a la amabilidad de D. Juan Ibarra; la historia de Trasmediterránea, de Marino Gómez Santos; la de Trasatlántica, de Cossío; el estudio de Jesús Valdaliso, "Desarrollo y declive de la flota mercante española en el siglo XX: la Compañía Marítima del Nervión, 1907-1986"; etc. Por supuesto, todas las historias escritas por marinos militares (Cervera Pery, González Echegaray, Bordejé, etc.) resaltan la adhesión de los armadores al Movimiento.

Capitanes de Fragata	"	65	"	58
Capitanes de Corbeta	"	128	"	115
Tenientes de Navío	"	256	"	246
Alfereces de Navío	"	172	"	171
Alumnos	"	93	"	90

Esto en lo que afecta al Cuerpo General, o sea al mando propiamente dicho. Pero si a esas cifras añadimos las de los traidores que, sin ejercer mando directo de unidades, divisiones o escuadras, desempeñaban altos puestos de dirección en arsenales, oficinas, fábricas, intendencias, sanidad, etc. el resultado es éste:

Generales	de	35	EXPULSADOS	32
Coroneles	"	69	"	48
Tenientes Coroneles	"	148	"	110
Comandantes	"	314	"	247
Capitanes	"	457	"	379
Tenientes	"	210	"	198

Estas cifras, continúa Benavides, justificaban el optimismo de los rebeldes: *España y la República tenían sus armas navales en poder de sus adversarios*. Exactamente: de 1997 oficiales de marina, sólo 251 permanecieron leales a la República. La escuadra quedó en manos de los cabos y de personal que se consideraba "aprovechable", desde un estricto punto de vista sindical y un generoso punto de vista técnico, controlados los buques por "Comités de Gobierno". Estos comités, organizados en primera instancia de forma espontánea por la dotación de cada buque, estropearon su papel y su eficacia cuando los partidos políticos y los sindicatos pretendieron su control⁴. Muchos marinos mercantes, incorporados de reemplazo a la vida militar, contribuyeron, con sus conocimientos náuticos y su espíritu de solidaridad a mantener operativa la flota de guerra republicana (Sueiro, D., 1983, página 110).

⁴ Declaraciones de Benjamín Balboa, que fue Subsecretario de Marina desde agosto de 1936, a Daniel Sueiro. Ver Sueiro, D. (1983), página 262.

En el bando nacional toda la flota mercante fue incautada, estatalizada y militarizada (Ordenes de 28 julio y 31 de octubre de 1936), sometiendo todos los buques al control del Consorcio Nacional de la Marina Mercante (18 de diciembre de 1936), y posteriormente al control de la Dirección de Tráfico Marítimo (DTM). La DTM se creó por Decreto 245, 12 de marzo de 1937, dependiente del Presidente de la Junta Técnica del Estado (forma que adoptó el gobierno de los militares sublevados sustituyendo a la Junta de Defensa de la primera hora), con el encargo de regular el tráfico y ordenar las comunicaciones y las actividades marítimas. Una muestra de la contundencia militarizadora de los nacionales nos la ofrece el artículo 4 del Decreto 63, de 31.X.1936:

Todo el personal de la Compañía Trasmediterránea, tanto en los buques incautados, cuanto en los de tráfico y servicio de las oficinas de tierra queda desde esta fecha movilizado y sujeto al Código Penal de la Armada. El Estado Mayor dispondrá las equiparaciones militares.

Durante los primeros meses de guerra, la mayoría de la flota mercante (un 88 por ciento del TRB, según Cervera Pery, 1991, página 126), se mantuvo en zona republicana, aunque la falta de dirección empresarial mantuvo inerte una buena parte de las unidades. El gobierno republicano, ante la desertión de los armadores, decretó también la requisa de Trasmediterránea y Trasatlántica (29 de julio y 7 de agosto de 1936).

La constitución del Gobierno de Euzkadi (1 de octubre de 1936), supuso un factor más de descoordinación en el comercio marítimo gubernamental. Los navieros vascos más importantes eran contrarios a la República, pero se mantuvieron fieles a la *ikurriña* que los buques estaban autorizados a enarbolar. Para aumentar la confusión, en la zona de Levante, la dejación de los navieros propició intentos de "sindicalización" de los buques a través de los comités creados por las Bases de Trabajo de mayo de 1936, dirigidos por la CNT. *Un buen ejemplo de ello se dió en los diez meses de estructura anarquista del poder público en Catalunya desde julio de 1936 hasta mayo de 1937 en la primera fase de la guerra civil española. Los buques estructuraron sus tripulaciones con el esquema de mandos y oficialidad de la legislación anterior y no derogada, pero que hubo que compatibilizar con el establecimiento de comités en cada buque, formados exclusivamente por miembros de la tripulación* (Hernández Izal, S., 1987, páginas 27 y 28).

Los sindicatos de cada puerto se consideraron dueños de los barcos de su

matrícula, lo que añadió mayor desarticulación e inacción en la marina mercante de la República.

Como ejemplo de la "apropiación sindical" en los puertos de Levante, veamos las actas del Comité Regional de Relaciones Marítimas de Levante (CNT), que había convocado para los días 22, 23 y 24 de septiembre de 1936, en Valencia, un Pleno para discutir con urgencia la *incautación y control de las Compañías de Navegación por las Secciones Marítimas* y, de paso, clarificar *el pavoroso problema de la Federación Nacional de Industria del Petróleo "Sección Flota"* que se resistía a ser controlado por el comité marítimo⁵:

Compañeros: Ante el desarrollo de los acontecimientos que sorprendieron a nuestros Organismos, sin una eficaz preparación revolucionaria en el aspecto constructivo y administrativo, en este período de tránsito hacia la verdadera Revolución Social, para hacer frente a la vieja economía sustituyéndola por la intervención, Control e incautación de nuestros Sindicatos, cosas que fatalmente imponen los momentos actuales, este Comité de Relaciones se ve en la Precisión de Convocar a un Pleno Regional con el Objeto de coordinar la vida hacia nuestros anhelados objetivos de libertad, justicia e igualdad.

Es ocioso repetir que las Secciones Marítimas, serán las únicas responsables del mejor o peor funcionamiento de la Industria Nacional del Transporte Marítimo. Hemos de sustituir por órganos competentes los consignatarios, armadores y embarcadores junto con sus subalternos: profesionales del robo.

Por tanto este Comité sintiendo todas estas necesidades, después de la consulta y aprobación de algunas Secciones, convoca a un Pleno Regional que se celebrará en Valencia los días 22 y sucesivos del corriente, en el local de la Sección Marítima, Muelle de tierra nº 7 Grao, para discutir y resolver sobre el siguiente orden del día:

Primero.- Presentación de credenciales.

Segundo.- Estado de cuentas del Comité.

Tercero.- Liquidación del pavoroso problema de Federación Nacional de Industria del Petróleo "Sección Flota".

Cuarto.- Incautación y Control de las Compañías de Navegación por las

⁵ Memoria del Pleno Regional del Transporte Marítimo de Levante. En el folleto no figura ni fecha ni imprenta.

Secciones Marítimas.

Quinto.- Asuntos generales.

Aunque de forma anormal, convocamos este comicio porque las necesidades de retaguardia y aplastamiento del fascismo nos lo impone.

La convocatoria va firmada por el Secretario y lleva fecha de 12 de septiembre de 1936. A la evidente ingenuidad izquierdista del Comité habría que añadir su escaso conocimiento del tema tratado. La ponencia sobre incautaciones que se elevó al Pleno era del siguiente tenor:

Compañeros: La insurrección fascista que pretendía arrancarnos las libertades conseguidas a costa de tantas lágrimas y sacrificios, para sumirnos en un abismo de sangre y esclavitud, avergonzando la civilización con sus cuadrillas de asesinos, pagadas con el sudor del pueblo laborioso; ha cambiado por completo los destinos del progreso humano. Por esto y porque es preciso derrotar al fascismo y no dejar que otro se fragüe en los nidos abandonados por aquel, es muy importante destruirlos cambiando en redondo la riqueza social, entregando los útiles de trabajo a los únicos que pueden hacerlos servir: a los trabajadores.

Por tanto la Ponencia encargada de Dictaminar sobre el 4º punto del ORDEN DEL DÍA, después de un detenido estudio sobre las características en que está sentada la Industria del Transporte Marítimo y teniendo en cuenta la importancia de ésta actividad de la vida en la nueva economía Revolucionaria; en las relaciones internacionales y en el cambio comercial con otros Países, propone al Pleno la total incautación de toda la Marina Mercante por las Organizaciones Revolucionarias CNT-UGT nacionalizando toda la industria en una sola Flota de navegación, controlada por un Comité Nacional de Economía, destacado en el seno de las mismas.

Para proceder a la incautación -entiende esta Ponencia- será imprescindible -con el objeto de no rozar las relaciones con el exterior- tener conocimiento exacto de los compromisos que algunos de nuestros Buques hayan contraído en el extranjero, de los que podrá disponer el Comité de incautación al cumplir con éstos. Aquellos que no estén en estas condiciones, pasarán inmediatamente a depender del Comité de incautación, mediante acta e inventario firmado del puño y letra de los Organismos competentes.

El documento continúa estructurando -proponiendo la estructuración- de un sinnúmero de comités que habrían de controlar tan ardua tarea y finaliza con una proposición final: la ponencia *Cree necesario, casi imprescindible*, la convocatoria de una Conferencia Nacional de toda la industria marítima y terrestre CNT-UGT, integrada por una curiosa mezcla de *representaciones de Banca y Bolsa, Comunicaciones y representación del Gobierno*. En dicha Conferencia debería discutirse el siguiente orden del día:

Primero.- Incautación total de la Marina Mercante.

Segundo.- Estructuración de un Organismo Económico y de Relaciones Nacionales e Internacionales.

Tercero.- Medidas de seguridad para la navegación de nuestros Buques por la costa bloqueada por los facciosos.

Cuarto.- Como impedir la competencia de las Flotas Extranjeras.

Dicha ponencia, literalmente, fue aprobada por el Pleno, aunque nada de lo propuesto se llevó a la realidad. En 1937, cuando cesaron estas iniciativas cenetistas, era ya tarde. Con la caída de Bilbao en manos nacionales, (junio de 1937), el balance de buques mercantes en un bando y otro cambió de forma decisiva.

En la flota mercante, la Guerra Civil contempló todo tipo de situaciones⁶.

* Tripulaciones de buques de la Compañía Trasatlántica que se pasaron al bando nacional.

* Tripulaciones de Trasmediterránea y de pequeñas Compañías del norte (como la Naviera Junquera, de Gijón) que, sorprendidos en puertos donde triunfó el alzamiento, se pasaron a la zona republicana.

* Tripulaciones capturadas por los sublevados y condenadas a muerte tras sumarísimo Consejo de Guerra.

* Tripulaciones que obedecieron a sus armadores, contrarios a la República, e internaron -inutilizaron para el comercio- sus buques en puertos internacionales, sustrayéndolos a las necesidades del gobierno legítimo.

⁶ Un exhaustivo y pormenorizado seguimiento de todos los buques mercantes y navieras durante la Guerra Civil puede verse en la obra de Rafael González Echegaray, "La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil".

* Tripulaciones que hicieron caso omiso de sus navieros y se pusieron al servicio del gobierno republicano.

* Buques atacados, apresados y hundidos por la Armada dirigida por los rebeldes.

* Incluso una tripulación, la del "Mina Carrio" de La Fábrica de Mieres, de 2696 toneladas de registro bruto (TRB), se vendió el buque en Gibraltar.

Cervera Pery (1991, páginas 132 y 133) hace el siguiente balance de la contribución de la marina mercante al esfuerzo bélico de uno y otro bando:

a) Buques mercantes españoles hundidos por los sublevados: 74, con un TRB de 136.381.

b) Buques mercantes españoles apresados por los sublevados: 227, con 257.577 TRB.

c) Buques mercantes extranjeros hundidos por los sublevados: 46, con 143.881 TRB.

d) Buques mercantes extranjeros apresados por los sublevados: 97, con 225.483 TRB.

En total 763.352 TRB entre buques perdidos y apresados. Ese tonelaje es algo inferior al total activo de la marina mercante española al iniciarse la contienda, fijado en algo más de 800.000 TRB. (había unas 300.000 TRB, correspondientes en su mayoría a buques obsoletos de más de 20 años, amarrados por falta de fletes). Por su parte, la marina y la aviación republicanas sólo pudieron apresar *algunos barcos pesqueros y dos pequeños buques mercantes* (Cervera Pery, 1991, página 133). Ramón Tamames (1975, página 357), eleva a 225.000 TRB las pérdidas de la marina mercante española durante la guerra civil, cifra bastante superior a la que da Cervera Pery: 136.381 TRB.

Desde el punto de vista legislativo, el Gobierno del general Franco hizo tabla rasa de todas las conquistas laborales y profesionales de los marinos. Derogó las Bases de Trabajo de mayo de 1936 por considerarlas nocivas y "nacidas de una huelga revolucionaria" (Orden de 7 de abril de 1938).

Demolió la organización marítimo-administrativa de la República restituyendo los Comandantes Generales de Departamentos Marítimos, las

Comandancias y las Ayudantías de Marina (Decreto 89, de 2 de diciembre de 1936). Por Orden de 16 de diciembre de 1936, liquidó los Comités a bordo -que estaban ya prohibidos de hecho- autorizando a los Almirantes de los Departamentos Marítimos para proceder sumariamente contra sus integrantes; la misma Orden mandaba a los capitanes que presentaran en las Comandancias de Marina de los puertos que tocara el buque una *relación de sospechosos* por sus ideas contrarias (desafectos eran considerados todos los que hubieran tenido cualquier relación con las asociaciones profesionales que formaron parte de la Alianza de Trabajadores Marítimos).

Reorganizó la Reserva Naval (11 de diciembre de 1936), militarizando a los oficiales mercantes, a quienes se ofrecían algunos privilegios, el más importante de los cuales era mantener su trabajo y condición, consiguiendo con ello una cantera auxiliar para la marina de guerra.

Puede calcularse en no menos de 300 la cifra de los oficiales de cubierta y máquinas que prestaron sus servicios en la Armada Nacional con categoría de oficial reservista. Solamente en la convocatoria de de 15 de marzo de 1937 se incorporaron 111 oficiales. [González Echegaray, 1977, página 75].

Además, el gobierno de los sublevados ordenó que todos los marinos mercantes españoles, unos tres mil aproximadamente (González Echegaray, 1977, página 73), se presentaran a las autoridades navales bajo la amenaza de perder su título y ser juzgados si, con su ejercicio profesional, ayudaban al enemigo (18 de febrero de 1937). Creó una Comisión de Depuración del Cuerpo de Servicios Marítimos, instalada en Salamanca (Orden de 16 de noviembre de 1937). Por si algo fallaba, las autoridades nacionales crearon (6 de agosto y 22 de octubre de 1936) un *servicio de escoltas armados* que actuaban a modo de garantía policial a bordo de los buques mercantes. Ese *servicio* fue especialmente utilizado contra las tripulaciones de los buques de la Compañía Trasmediterránea.

La vuelta atrás en el mundo marítimo fue completa. Tal vez ese cambio brutal no fue más que un desquite. Como dijo el almirante Moreno, *jamás una marina militar se había visto en tan duro trance como la española en el periodo 1929-1936*⁷. La marina mercante quedó, de nuevo y de forma absoluta, en manos de la Armada:

⁷ "La Marina Nacional. Dos discursos", 1938, Bilbao, Editora Nacional, página 10.

Según reconoce el propio Almirante D. Juan Cervera, en sus Memorias de Guerra, la idea de la creación de la Dirección de Tráfico fue suya y no resultó fácil su puesta en práctica, ni fue bien acogida por la Comisión de Industria y Comercio, como se comprende, ya que de hecho, venía a conferir a la Marina de Guerra *el control absoluto de la Marina Mercante* [incluso] *en su quehacer comercial* (González Echegaray, 1977, página 48. Las cursivas son mías).

Todos los órganos administrativos que fue creando el gobierno de Burgos y que afectaban a la marina civil estaban dirigidos por miembros de la Armada y contaban con la presencia de navieros adictos (Aznar, Ibarra, Zubizarreta, Güell, etc.). Es decir, el *poder naval* de que hablaban Navarrete y la Liga Marítima. Las relaciones, fluidas y directas, de los armadores con la Administración *son seguramente una de las claves para comprender lo sucedido en la marina mercante española* (Santos Pastor, 1982, página 471).

En ningún otro sector laboral y social fue tan completo el triunfo militar. Decía el General Mola que la reconstrucción de España sobre nuevas bases, *hemos de iniciarla exclusivamente los militares: nos corresponde por derecho propio, porque ese es el anhelo nacional, porque tenemos un concepto exacto de nuestro poder* (citado por Fontana, 1986, página 13). Así fue, exactamente, en la marina mercante.

A la marina mercante puede también aplicarse literalmente lo que afirma Sánchez Erauskin (1994, página 52): *Han vencido los militares, el imperio de los galones se extiende a lo largo y ancho de la geografía peninsular en una exhibición de poder plasmada significativamente en la sumisión reverente y adulatora que rinde tributo de pleitesía a un general ferrolano "Caudillo por la gracia de Dios"*. La marina civil queda supeditada a la armada por "razones de seguridad".

La Dirección de Tráfico Marítimo desapareció con la Ley de 30 de agosto de 1938 que configuró el primer gobierno normalizado de Franco. Los asuntos marítimos quedaron en manos de la Subsecretaría de Marina, dentro del Ministerio de Defensa, y del Servicio de Comunicaciones Marítimas dependiente del Ministerio de Industria y Comercio, al que quedaban integradas las Comandancias y Ayudantías de Marina en los aspectos de su competencia.

A partir de junio de 1937, cuando la victoria nacional era indudable por la *abrumadora inferioridad* financiera y militar de la República (Jackson, 1976,

página 8), la España nacional fue recuperando buena parte de la flota mercante desperdigada y fuera de su control. Según González Echegaray (1977, página 67):

(...) en la progresiva recuperación de esta flota jugaron además dos factores esencialísimos, que nunca han sido suficientemente valorados. El primero de ellos, la actuación empeñada y entusiasta de los armadores españoles casi en absoluta unanimidad, que personalmente fueron en persecución de sus buques en peregrinación por todos los puertos extranjeros, presentando incansablemente costosas reclamaciones judiciales o recurriendo a golpes de fuerza, de audacia y de soborno no pocas veces, para lograr el fin que se proponían (...).

El segundo factor fue la lealtad hacia esos mismos armadores de una gran mayoría de los capitanes, ajenos generalmente a opiniones políticas, pero tradicionalmente fieles a su naviera y a su contraseña (...)

Tras la guerra, las ejecuciones, la represión, las depuraciones, los castigos a los rojos y masones, desafectos todos. *La represión cumplía en el campo franquista una función política fundamental, ligada a las necesidades de una guerra de clases de los menos contra los más* (Fontana, 1986, página 18). Con cierto cinismo, comenta González Echegaray (1977, página 76):

El capítulo subsiguiente de depuraciones políticas y sanciones fue penoso y a veces extremadamente doloroso, en particular para determinados profesionales -la gran mayoría- ajenos a toda ideología y sin resortes morales propios o recursos materiales ajenos.

6.2 El sindicalismo vertical

La España de Franco mostró desde el inicio cuales eran sus objetivos en el terreno social. En primer lugar, la destrucción de todas las organizaciones de clase de los trabajadores y de toda acción sindical democrática. La conflictividad laboral era considerada un delito de lesa patria. Un Bando de

Queipo de Llano, fechado en Sevilla el 23 de julio de 1936, no deja lugar a dudas⁸:

En todo gremio que se produzca una huelga o un abandono de servicio, que por su importancia pueda estimarse como tal, serán pasados por las armas inmediatamente todas las personas que compongan la directiva del gremio y además, un número igual de individuos de éste, discrecionalmente escogidos.

En la misma línea, el primer Bando de la Junta de Defensa Nacional, fechado el 28 de julio de 1936, por el que se declara el estado de guerra, establece que se considerarán como rebeldes *los que coarten la libertad de contratación o de trabajo o abandonen éste, ya se trate de empleados, patronos u obreros*. Dos decretos posteriores (16 y 25 de septiembre de 1936), ponían fuera de la ley a todos los partidos y organizaciones políticas o sociales que hubieran formado parte del Frente Popular o se hubieran opuesto a las fuerzas que colaboraban al Movimiento Nacional, y prohibían toda actividad política y sindical en la zona nacional. Este último decreto añade que llegará un día que *el gobierno que rija los destinos de España sabrá desarrollar la única política y la única sindicación posible*⁹.

Algo más tarde, la Ley de 10 de enero de 1937, establece la incautación de todos los bienes pertenecientes a las organizaciones políticas y sindicales del Frente Popular. Esta ley tuvo diversos desarrollos reglamentarios que culminan con la Ley de Responsabilidades Políticas de 9 de febrero de 1939 que confirma la pérdida total de bienes y derechos de tales organizaciones. La feroz represión de post-guerra, especialmente dirigida a los dirigentes sindicales y políticos del movimiento obrero, acabó por destruir incluso buena parte de la memoria histórica de la UGT, de la CNT y de todos los sindicatos y asociaciones que habían convertido los años de la segunda República española en un esperanzado oasis de progreso social y político. UGT y CNT conservaron durante años, en el exilio y también en el interior, una débil organización, testimonio al menos de su representatividad. Desde el punto de vista práctico, sin embargo, sus acciones en el interior del país quedaron reducidas a la nada.

⁸ "Bandos y Ordenes dictados por el Excmo. Señor D. Gonzalo Queipo de Llano y Sierra", Imprenta Municipal, Sevilla, 1937, página 7

⁹ Decreto del 25 de septiembre de 1936, publicado en el Boletín Oficial del Estado de 28.9.36.

Pero además de destruir y liquidar, el nuevo régimen necesitaba dotarse de instrumentos para encuadrar a los trabajadores. *La primera característica común en los Estados fascistas clásicos ha sido la de crear sus propias organizaciones sindicales como aparatos insertos en el propio Estado* (Aparicio, M. A., 1986, página 79). La primera concreción ideológica en ese sentido se halla contenida en el Decreto de 4 de agosto de 1937 por el que se aprueban los estatutos de Falange Española Tradicionalista y de las Juntas Obreras Nacional Sindicalistas (FET y de las JONS)¹⁰. Ese decreto contempla los sindicatos como un servicio del Partido Único y administradores de las cuotas obligatorias pagadas por los obreros y establece que los mandos procederán de las filas del Movimiento¹¹. Como dice, alborozado y racial, Guillén Salaya explicando qué es el sindicato vertical (1938, página 27):

¡Un verdadero, angustioso y terrible caos sindical! Hasta que se llega a la fusión de Falange Española con las JONS. Y se crean nuestros sindicatos con una teoría programática sólida, racial y profundamente social. Ellos (...) gracias a Dios y al Caudillo iban a ser los órganos de la disciplina económica nacional al servicio del Estado.

Estos Estatutos fueron posteriormente modificados (decretos de 26 de noviembre de 1937 y 31 de julio de 1939), si bien permanecieron los principios citados. En el primer gobierno como tal del General Franco -que sustituyó a la Junta Técnica- se creó el Ministerio de Organización y Acción Sindical (Ley de 30 de enero de 1938), *con la misión de asumir las competencias sindicales que, en principio, tenía otorgadas el Partido Único* (Aparicio, M.A., 1986, página 87). Menos de dos meses más tarde, el 9 de marzo de 1938 se promulga el Fuero del Trabajo, con rango de ley orgánica, norma claramente inspirada en la mussoliniana Carta del Trabajo de 1927, que *señala los caminos por los que con "aire militar, constructivo y gravemente religioso" se organizará la vida del trabajo en España*¹². La

¹⁰ Las JONS, el nacional-sindicalismo, fueron fundadas por Ramiro Ledesma en 1931. FE, el fascio español, es obra de José Antonio Primo de Rivera, en 1933. Por el Decreto de Unificación de 19 de abril de 1937, Franco añadió a FE la T del tradicionalismo: el resultado fue FET y de las JONS. La triste historia del fascismo español pueden verse con detalle en las obras de Ricardo Chueca, "El fascismo en los comienzos del Régimen de Franco. Un estudio sobre FET y de las JONS" (1983), y "FET y de las JONS: la paradójica victoria de un fascismo fracasado" (1986).

¹¹ Artículo 29. Citado por Aparicio, M.A., 1986, página 85.

¹² Estivill, J. et al., 1971, página 48

Base XIII es la que recoge los principios de la vida sindical, principios que no serán revisados hasta 1967 en que se suavizan las expresiones claramente fascistas del texto inicial: *La Organización Nacional sindicalista del Estado se inspira en los principios de unidad, totalidad y jerarquía (...) El sindicato vertical se ordena jerárquicamente bajo la dirección del Estado (...) cuyas jerarquías recaerán necesariamente en militantes de FET y de las JONS*. De nuevo, visto el tenor del Fuero del Trabajo, encontramos a un Guillén Salaya (que se confiesa fascista, admirador de la Alemania Nazi y devoto de Hitler y su librito "Mi lucha"), entusiasmado ante la *magna obra del Nuevo Estado (...) nunca suficientemente elogiada* (Guillén Salaya, 1938, página 7), *orgullo de propios y asombro de extraños* (página 51):

Y para que haya Patria, Pan y Justicia, hemos de formar en milicias de trabajo cerradas y jerárquicas; esto es, en Sindicatos Verticales al modo de unidades militares, sin distinción de clases, sin Jurados Mixtos, sin contratos bilaterales, todos los productores españoles, o sea, todos los que con sus brazos o su inteligencia laboran por la prosperidad familiar y la grandeza nacional; que quiere decir, por la España Una, Grande y Libre. (Guillén Salaya, página 61).

La pugna por el control del aparato sindical entre el Ministerio de Organización y Acción Sindical y el Partido Único se decantó en un primer momento por el primero (Decretos de 21 de abril, que creaba la Central Nacional Sindicalista, CNS, y 16 de julio de 1938), aunque la Falange acabó prevaleciendo (Ley de 8 de agosto de 1939; el gobierno de 9 de agosto de 1939, segundo gobierno de Franco, ya no contaba con ningún ministerio sindical): *pasan a depender del Servicio de Sindicatos, de la Falange Española Tradicionalista y de las JONS todos los asuntos directamente relacionados con las actividades sindicales*¹³. Este control se reafirma con la Ley de Unidad Sindical, que establece que la CNS¹⁴ es el único sindicato legal reconocido (26 de enero de 1940), y la Ley de Constitución de los Sindicatos (6 de diciembre de 1940, ley de bases que no fue modificada hasta la Ley Sindical promulgada el 17 de febrero de 1971).

La ley de 6.12.1940 fija el entramado organizativo de los sindicatos

¹³ Citado por Estivill, J. et al., 1971, página 49.

¹⁴ La CNS pasó a denominarse Organización Sindical Española (OSE) tras la modificación de la Base XIII del Fuero del Trabajo por la Ley Orgánica del Estado de 1967.

verticales, *un complejo institucional destinado esencialmente a la organización de la clase obrera mediante su encuadramiento coercitivo* (Aparicio, M.A., 1986, página 99). El mismo autor (página 90) describe así ese complejo entramado:

Las Centrales Nacional-Sindicalistas como *órganos de masa* y los Sindicatos Nacionales como *órganos económicos u órganos sin masa*. Las primeras, encargadas de "establecer la disciplina social de los productores sobre los principios de unidad y cooperación" (artículo 16), tenían una estructura de mando basada en un estricto principio jerárquico, con un escalamiento sucesivo de jefaturas individuales con poder cuasi absoluto en la propia esfera. Los segundos poseían una estructura algo más compleja: en cada Sindicato Nacional un jefe asistido por una Junta Central Sindical (integrada por un número inderterminado de "jerarquías", jefes de los diversos "ciclos", "secciones" y "grupos económicos" además de un representante de cada ministerio afectado por la rama o servicio afectado por cada sindicato). Otra novedad importante era que se cambiaba el sistema de designación de los cargos: el jefe de cada sindicato era nombrado por el jefe nacional del Movimiento (es decir, el general Franco)¹⁵, las "jerarquías" por el secretario general del Partido Único; los representantes ministeriales por el gobierno; y quedaba en manos del delegado nacional (de sindicatos) el nombramiento de los jefes de los diversos "ciclos", "secciones", etc.

Toda esa estructura, incardinada como aparato del Estado, reducto durante muchos años de las esencias falangistas -ideología que con el tiempo se fue acomodando al disfrute de sus privilegios en la oscuridad y miseria de los primeros veinte años del franquismo-, sirvió en realidad para bien poco. Por ley de 16 de octubre de 1942 se confieren al Ministerio de Trabajo, creado en el tercer Gobierno de Franco el 20 de mayo de 1941, todas las competencias sobre aprobación, aplicación e inspección de las Reglamentaciones de Trabajo en todos los sectores productivos. *Estas reglamentaciones fijan las normas relativas a la clasificación profesional, ascensos, sanciones y recompensas y los salarios* (Estivill, J. et. al. 1971, página 49). Vaciados de competencias, sin poder intervenir en las relaciones laborales materiales, los sindicatos verticales se transformaron rápidamente en organizaciones *con una lógica de funcionarios y con una mentalidad patronal*, dedicadas casi exclusivamente a *una actividad "sindical" de tipo*

¹⁵ Naturalmente, el nombramiento debía recaer necesariamente en militantes de FET y de las JONS (artículo 19 de la ley), de acuerdo con lo que en ese sentido imponía la Base XIII del Fuero del Trabajo.

paternalista y asistencial (Ludevid, M. 1976, página 24), a través de las "Obras Sindicales" creadas entre 1939 y 1942: la Obra Sindical "18 de julio", la Obra Sindical de la Vivienda, la Obra Sindical de Educación y Descanso; etc.

Todo eso, naturalmente, además de su función política de control corporativo e ideológico de los trabajadores, tal como se desprende con claridad del preámbulo del Decreto de 17 de julio de 1943, que había de regular las funciones de los organismos sindicales, creaba la figura del *enlace sindical* y justificaba la razón de ser de la llamada *línea de mando*¹⁶:

La línea de mando constituida por la Delegación Nacional de Sindicatos y sus Centrales Nacional-Sindicalistas tienen como misión esencial la de dirigir políticamente a las Entidades sindicales, imponerles las consignas que señale el Mando Nacional de Falange y orientar y coordinar sus esfuerzos, supeditando la consideración puramente económica a la razón política y al interés general.

Tanto se supeditaron los sindicatos verticales que los niveles de renta de los trabajadores españoles no alcanzaron los niveles de renta de 1936 ¡hasta finales de la década de 1950!¹⁷. Estivill, García Nieto, Homs y Sánchez (1971, página 63) destacan en su estudio el triste papel de los sindicatos verticales, desentendiéndose de los trabajadores en los momentos de tensión:

(...) es importante destacar el papel que ha venido desempeñando la Organización Sindical en la canalización de las reivindicaciones de los trabajadores y, en particular, de los conflictos colectivos. Si en 1963 las reivindicaciones que encauzaban la CNS representaban un 10% sobre el total, este porcentaje baja hasta sólo un 1% en 1965.

¹⁶ He tomado el decreto tal como fue publicado en el número 7, agosto de 1943, de la "Hoja de Información" publicada por el Sindicato Nacional de Transportes y Comunicaciones, páginas 193-195. Estas Hojas de Información del Sindicato, bastante voluminosas por cierto, se limitaban a una mera recopilación normativa de carácter sectorial, con alguna excepción de leyes o decretos de mayor alcance.

¹⁷ Josep González y Calvet, "La Política económica durante la transición, 1973-1988", dentro del volumen II de "Sindicalisme i canvi social a Espanya, 1976-1988", 1990, Barcelona, Publicaciones de la Fundació Jaume Bofill, página 261.

Mencionemos, para acabar este recorrido histórico, dos normas de gran importancia para las relaciones laborales durante el franquismo. La primera el Decreto de 11 de agosto de 1947, que instauraba los Jurados de Empresa, y su reglamento de 11 de septiembre de 1953, el primer intento de regular una limitadísima y condicionada representación directa de los trabajadores a nivel de empresa. La segunda, la Ley de Convenios Colectivos Sindicales de 24 de abril de 1958, ley que trataba de ligar salarios a productividad, con negociaciones directas empresarios-Jurado de Empresa, pero tutelados y controlados por el Estado. En caso de desacuerdo, el Estado se reservaba el arbitraje obligatorio y la posibilidad de dictar Norma de Obligado Cumplimiento que pusiera fin al conflicto. En realidad, la Ley de Convenios Colectivos venía a oficializar la práctica negociadora de algunos empresarios de Catalunya que, a partir de 1952, llegaban a acuerdos prácticos con sus trabajadores (Tamames, 1975, página 510).

6.3 La marina mercante durante el franquismo.

Acabada la guerra, el Régimen de Franco optó por la protección directa de los armadores a base de subvenciones, primas a la navegación y a la construcción, reservas de tráfico y exenciones fiscales; y por la protección indirecta, poniendo a los trabajadores del sector bajo la disciplina militar de la Armada y en clara desventaja salarial frente a los tripulantes de las marinas comerciales de la competencia. Era la aplicación al sector marítimo del *intervencionismo cuartelero*, en expresión de José Luis García Delgado (1986), intervencionismo que permitía al dictador atribuirse en exclusiva los méritos del desarrollo económico.

Ya a mediados de 1939, el 2 de junio, se promulgó la primera Ley de Crédito Naval (LCN), conocida como Ley Carrero Blanco, con el propósito de permitir la reconstrucción de la flota mercante. El artículo 9 de la ley disponía que *se regularán debidamente los privilegios que corresponde otorgar a la flota nacional (...) en relación a los distintos tráficos marítimos*. El crédito naval es, en palabras de Santos Pastor (1982, página 774), el *instrumento más poderoso de que disponía y dispone la Administración para intervenir en el sector*. Un instrumento que nunca se aprovechó para ordenar la marina mercante. Al contrario, facilitó la atomización empresarial y el desarrollo de una flota que moriría sin remisión al cortarle los grifos de la

protección.

Hasta 1956, al amparo de la LCN y de su Reglamento de 15 de marzo de 1940, se concedieron al sector 8.677 millones de pesetas (Santos Pastor, 1982, página 788). A pesar de tanto dinero, la conclusión de Santos Pastor, en contra de las opiniones de los historiadores militares y de las tesis oficiales de la Administración, es que la LCN *no consiguió estimular la renovación de la flota*. De la misma opinión es Beatriz Blanco (1995), para quien la efectividad de las primas a la construcción naval es dudosa; según Blanco *han podido ser más efectivas para la expansión de la flota otras medidas proteccionistas, de carácter administrativo, como las reservas de bandera y/o tráfico*.

Años después, la Ley de Protección y Renovación de la Marina Mercante (12 de mayo de 1956), la *Ley del Millón de Toneladas*, la norma más completa y la que contempla un mayor número de medidas hacia el sector, según Santos Pastor (página 638), dió el impulso definitivo tanto a los astilleros españoles, como al crecimiento atomizado y especulativo de la marina mercante, al centrar su objetivo prioritario en la mera construcción de buques. Entre 1956 y 1966 se inyectaron al sector 24.000 millones de pesetas de dinero público, en contra de las previsiones para este decenio, cifradas en 10.000 millones (Santos Pastor, 1982, página 798. Las cifras dadas por Pastor están, todas ellas, referidas a pesetas corrientes del año de referencia).

Sobre la situación económica de la marina mercante hasta la crisis de los años setenta, Santos Pastor (1982, página 692), hace la siguiente síntesis:

Si intentásemos encontrar el hilo conductor de la política marítima española en el período posterior a nuestra guerra civil, habría que afirmar que ha sido el de la protección. Una protección que adoptará formas diferentes, instrumentos también distintos e incluso intentará mostrarse como resultado de razones diversas a lo largo del período; pero protección al fin. Y en esa línea, en ese hilo, un condicionante negativo de especial relieve y prolongada tradición: la imposibilidad de importar buques nuevos o de segunda mano como norma general.

Esa limitación que se impone a la Marina Mercante y el argumento de los fines a que pretende servir -seguridad y economía de pagos al exterior- constituirán los pilares sobre los que se construye el edificio protector que llegará a cubrir la práctica totalidad de la actividad naviera.

Por su parte, Jesús Valdaliso (1994, página 118), coincidiendo con Santos Pastor, expone así el resumen de la época:

Después de la guerra civil emergió un marco muy diferente -muy proteccionista y con un alto grado de intervencionismo en los mercados marítimos¹⁸. Este nuevo marco permitió a la flota española crecer fuera del mercado internacional y mantuvo al sector -que era escasamente competitivo en costes y dimensión- con grandes beneficios sostenidos por un alto nivel de fletes fijados por el Gobierno.

Con estas favorables condiciones, la flota mercante española pasó del medio millón de toneladas de registro bruto al final de la guerra civil a cinco millones de TRB en 1975. En 1977 y 1979 se produjeron dos espectaculares saltos cuantitativos del número de barcos matriculados en España, bandera que llegará a disponer de casi ocho millones de toneladas de TRB, ambos saltos ligados al crédito naval (a la necesidad de construir barcos, al precio que fuera, con tal de proteger la gestión de los astilleros): el decreto 1285/76, de 21 de mayo, sobre medidas de carácter económico para el desarrollo del transporte marítimo y de estímulo a la construcción naval y el R.D. de la misma fecha que declara de interés preferente al sector.

Sancho Llerandi afirma que, en realidad, el concurso del millón de toneladas, previsto por el decreto de mayo de 1976, *pretendía únicamente ser la tabla de salvación de los astilleros nacionales* (Sancho Llerandi, 1979, página 153), opinión que es ampliamente compartida por por todos los analistas del sector¹⁹.

La banca oficial que, entre 1973 y 1976, había formalizado un volumen de

¹⁸ El intervencionismo en la marina mercante tuvo su más clara expresión en la Empresa Nacional Elcano (ENE), fundada por Ley de 7 de mayo de 1942, dentro del Instituto Nacional de Industria (INI). Elcano, como tantas otras empresas "nacionales", estuvo dirigida desde sus inicios por marinos de guerra sin empleo adecuado al acabar la guerra civil. A su vez el proceso de "administrativización del mercado nacional de fletes" (Fernández, J.R., 1991, página 8), culmina en la O.M. de 29 de febrero de 1952, que estableció tarifas oficiales prácticamente en todos los tráficós marítimos.

¹⁹ José Luis Cerezo Preysler (1988), funcionario de la Gerencia del Sector Naval, organismo de la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, profundo conocedor de todo lo relacionado con astilleros y construcción naval, lo formula diciendo que el Decreto de 21 de mayo de 1976 "se hizo pensando casi exclusivamente en la necesidad de cubrir con urgencia la cartera de pedidos de los astilleros"; ello a pesar de que en 1976 "la crisis de la construcción naval era una realidad" en todo el mundo occidental.

crédito naval de 44.000 millones de pesetas, en los cinco años siguientes, de 1977 a 1981, elevó esa cifra hasta los 185.000 millones de pesetas, reducida hasta los 13.000 millones de media en los años siguientes (Cerezo, J.L., 1988). Esta deuda descomunal, en unos barcos escasamente competitivos, provocará la caída en picado (más que crisis, desaparición), de la flota mercante española a partir de 1980.

La situación administrativa quedó, a su vez, clarificada con la creación de la Subsecretaría de la Marina Mercante, dentro del Ministerio de Industria y Comercio (Ley de 19 de febrero de 1942), repitiendo, en cierta manera, el esquema del año 1934. Dicha ley señalaba que el nombramiento del Subsecretario se había de realizar por acuerdo entre los Ministerios de Marina y de Industria y Comercio, habiendo de recaer forzosamente en un Almirante o Capitán de Navío de la Armada. Esta obligación fue formalmente derogada en 1963 (Decreto 1849/1963 de 11 de junio), no obstante lo cual, la Subsecretaría continuó en manos de un jefe del Cuerpo General de la Armada hasta 1977, al sustituir el armador Carlos Barreda al Almirante Amador Franco. De los militares a los armadores. Cómoda transición porque, desde su creación, la Subsecretaría de la Marina Mercante venía manteniendo una *perfecta identificación* (Santos Pastor, 1982, página 688), con los intereses de las empresas. A Carlos Barreda como Subsecretario, le sustituirá otro armador, Vicente Rodríguez Guerra, ahora como Director General de Tráfico Marítimo.

Cuando por decreto-ley de 19 de julio de 1951 se desdobló en dos el Ministerio de Industria y Comercio, la Subsecretaría de la Marina Mercante quedó adscrita en Comercio, conservando todas sus competencias sobre la marina civil. En este Ministerio se mantuvo hasta 1977 (Real Decreto 1558 de 4 de julio), en que la Subsecretaría de la Marina Mercante pasó a integrarse en el recién creado Ministerio de Transportes y Comunicaciones. En 1978, cambió de nombre, pasando a denominarse Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante. Finalmente, por Real Decreto 1897/1980, de 3 de octubre, la Subsecretaría se escindió en dos: por una lado una Subsecretaría de Pesca (más tarde Secretaría General de Pesca Marítima), dependiente del Ministerio de Agricultura; y por otra lado, la Dirección General de Tráfico Marítimo (que cambiaría posteriormente su nombre al actual de Dirección General de la Marina Mercante), que seguía dentro del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Hasta finales de 1952 (Orden de 23 de diciembre articulando la Ley de 19 de diciembre de 1951 de Bases sobre condiciones de trabajo en la marina mercante), los trabajadores del sector marítimo quedaron al paio,

completamente a merced de los navieros vencedores. Aunque los casi 500 artículos de la Reglamentación de 1952 estaba hechos a la medida de los deseos de los armadores, lejísimos de los derechos y condiciones que fijaban las Bases de mayo de 1936, suponían al menos un referente mínimo que oponer, por las estrechísimas vías reglamentarias que luego veremos, a las arbitrariedades de las empresas.

La Reglamentación de 1952 se mantuvo en vigor hasta la promulgación de la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante, por Orden de 20 de mayo de 1969, Ordenanza que, en opinión del abogado José María Gil-Robles Gil-Delgado, Asesor Jurídico de la Unión de Oficiales de la Marina Mercante, ya había nacido anticuada,

pues en lugar de afrontar la realidad del trabajo a bordo de los buques en 1969, se limita a escasos retoques en algunos extremos dejando en lo sustancial intactas las normas de la Reglamentación de 1952. (Aunque eso sí, refundiendo los artículos en otros interminablemente extensos; defectuosa técnica legislativa que no puede sino aumentar la confusión (...)²⁰

En medio, en junio de 1962, se produjo una revisión de las tablas salariales de la Reglamentación de 1952, realizada al parecer sin contar con los armadores (Santos Pastor, 1982, página 911), que produjo airadas reacciones de la patronal, hasta el punto que el presidente de OFICEMA, en su línea de llanto y queja sistemáticos, afirmó que este aumento salarial *podía impedir navegar a muchos de nuestros buques*²¹. Estas quejas de los armadores iban siempre orientadas a conseguir condiciones mejores en otros órdenes: tripulaciones mínimas, financiación subvencionada, subidas de fletes, etc.

Por si los amplísimos capítulos de faltas y sanciones de la Reglamentación de 1952 y de la Ordenanza de 1969 no fueron suficientes; por si el control y encuadramiento sindical coercitivo tuviera alguna flaqueza o incluso una vía de agua, el Régimen obsequió a los marinos civiles con la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante (Ley de 22 de diciembre de 1955), que venía a sustituir al Decreto de 7 de noviembre de 1923, que a su vez había sustituido a la Ordenanza para las Matrículas de Mar de 1802. Se trataba de tener a los trabajadores del mar militarmente disciplinados.

²⁰ Artículo publicado en "UOMM" número 100, agosto de 1972.

²¹ Eduardo Aznar, discurso ante la Asamblea anual de OFICEMA, 1962.

La Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 1955 iba a significar para la gente de mar una auténtica muralla repleta de cortantes aristas que cercenarían cualquier posibilidad de que un movimiento reivindicativo se pusiera en marcha²².

Un excelente análisis de dicha Ley, redactado por la Cátedra de Derecho de la Escuela Oficial de Náutica de Bilbao, dirigida por el profesor José María Ruiz Soroa, en abril de 1976, veía de esta manera el contenido de la Ley, análisis adoptado como propio por el SLMM y que fue la base de todos sus planteamientos al respecto:

El sometimiento de los marinos mercantes a una legislación represiva especial tiene antiguas raíces históricas, y se conecta directamente con la necesidad de mantener a estos profesionales ferreamente atados a sus buques y a una disciplina militar. Esta necesidad a su vez, claro está, enlaza directamente con los intereses navieros: es curioso, en este sentido, resaltar que la primera disposición que organizó sistemáticamente un régimen penal especial marítimo, la Ordenanza francesa de 1681, coincide temporalmente con las primeras medidas de proteccionismo estatal a la incipiente industria del transporte marítimo.

La actual Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 1955 se basa, como se desprende de un estudio a fondo de la misma, sobre una serie de valores que deben fundamentar la vida a bordo en la concepción del legislador. Así:

- * Disciplina a ultranza hacia los superiores: incluso cuando el Capitán se haya equivocado al castigar a un inferior, el artículo 92 recomienda a las Autoridades de Marina sostener su decisión.
- * Elitismo de un sector de la dotación, los Oficiales, frente a la tripulación.
- * Consideración del trabajo como un deber para con el mando y un servicio para la comunidad, no como un derecho y una fuente de ingresos.
- * Reducción de prácticamente toda la problemática socio-laboral a una cuestión disciplinaria.

²² Javier Lozano, notas mecanografiadas para una historia del sindicalismo en la mar, escritas en 1983. He contado con una copia cedida por el autor.

Ahora bien, si estos valores denotan ya de por sí una organización cuasimilitar de la vida a bordo, tal carácter resulta aún más acentuado desde el momento en que es la Jurisdicción Militar la encargada de aplicar las penas correspondientes, juzgando mediante Consejos de Guerra los delitos o faltas cometidos. Es ocioso resaltar cómo los componentes de esta Jurisdicción, sea dicho sin ánimo alguno de menosprecio, poseen unos patrones mentales, derivados de la vida y experiencia castrense, totalmente ajenos a los principios de una sociedad laboral y civil.

Resaltemos a continuación los puntos en que la vigente Ley resulta más perturbadora para la convivencia laboral, suponiendo implícitamente un fuerte freno para las reivindicaciones de los trabajadores:

* Toda huelga laboral a bordo, en cuanto implica una desobediencia colectiva, constituye delito de sedición (artículo 24); igualmente lo constituye cualquier otra forma de protesta colectiva, como el abandono masivo del buque en puerto en señal de protesta. Ello retrotrae la situación laboral a bordo a la época, superada hace más de 10 años en España, en que el artículo 222 del Código Penal declaraba delito "las huelgas de obreros". Y si el Capitán, para evitar que la dotación se haga rea del delito, se abstiene de darle órdenes, puede ser castigado por negligencia en la represión de la sedición (artículo 30).

* El delito de deserción es indefendible desde todos los puntos de vista. ¿Por qué el abandono del buque en puerto, sin ponerlo en peligro, es un delito para los marinos, mientras que es un acto penalmente lícito para cualquier otro trabajador?. Los artículos 45 y siguientes, al castigar a los desertores, nos retrotrae a épocas medievales en que se practicaba la recluta forzosa de tripulaciones y se impedía brutalmente su libertad a cambiar de trabajo.

¿Se sabe, por ejemplo, que el tripulante que se niega a embarcar después de haber firmado el contrato (lo que puede haber hecho sin ver las condiciones del buque), puede ser castigado con prisión hasta seis meses, multa de hasta 20.000 pesetas e inhabilitación para navegar hasta tres años?

¿Y sabe el titulado de Escuela Oficial que si, después de hacer un cursillo de capacitación por cuenta de la Naviera, no cumple con la condición de permanecer dos años más en esa naviera, ésta, además de hacerle devolver el sueldo del cursillo, puede denunciarle como desertor y ser castigado con los seis meses de prisión, multa de 20.000 pesetas y prohibición de embarque de 3 años? (Artículo 80.3 de la Ordenanza Laboral).

* El elitismo (¿clasismo?) manifestado por los artículos 31 y siguientes de la Ley no merece comentario: insultar o maltratar a un simple contramaestre, en vez de hacerlo a un Oficial, constituye circunstancia atenuante. Y

mientras el insulto a superior se castiga con pena de prisión menor (hasta seis años), el insulto a inferior recibe sólo la de arresto (hasta seis meses).

* Las facultades disciplinarias del Capitán o Patrón, en su investidura de representante de la Autoridad Estatal (sin necesidad de recordar que también lo es de los intereses del armador), se establecen en la Ley con enorme amplitud: rara será la conducta reivindicativa que no pueda ser sancionada. Y, sobre todo en el sector de la pesca, bajo la cobertura jurídica de las facultades extraordinarias del Capitán o Patrón en caso de peligro o necesidad, trabajo obligatorio mal retribuido cuando por lo menos se retribuye, pues la Ordenanza autoriza a exigirlo gratis.

En relación con la militarización del enjuiciamiento y castigo de los delitos y faltas, baste decir que en fecha tan lejana como 1791, en Francia, la Revolución liberal suprimió para los marinos mercantes los Juzgados del Almirantazgo, por considerar que implicaban un atentado al principio de igualdad de los ciudadanos ante la Ley, así como al derecho de ser juzgado por sus jueces naturales (...).

Esta Ley terrible quedó en barbecho, aunque no dejó de aplicarse en algún caso, a partir de la Constitución Española de diciembre de 1978. Formalmente no fue derogada, sin sustituirla por ninguna otra ley o código especial, hasta la promulgación de la Ley de Puertos y Marina Mercante de 24 de noviembre de 1992.

6.4 El Sindicato Nacional de Marina Mercante.

Por ley de 20 de junio de 1941 se divide la actividad económica en 24 ramas, que habrán de constituir los diferentes sindicatos de sector, poniendo orden en la confusión anterior en que se habían creado, mediante disposición gubernativa, organismos sindicales tan curiosos como el Sindicato de la Hoja de Lata y el Estaño, o el Sindicato de Importación de Abonos, conocido también como de Fertilizantes²³. De acuerdo con dicha

²³ Aparicio, M.A., 1986, página 86. Los sindicatos verticales llegaron a ser finalmente 28 en el momento de la desaparición de la Organización Sindical.

ley, en 1942 se creó el Sindicato Nacional de Transportes y Comunicaciones que englobaba entre sus miembros a los empresarios y trabajadores de la marina mercante.

Tanto las *Falanges del Mar*²⁴, grupos minoritarios de marinos falangistas, cuya única actuación conocida fue asistir a una audiencia con el Caudillo el 20 de julio de 1955 -sabida es la debilidad de Franco por los asuntos navales, debida según Vázquez Montalbán (1992), a su frustrada vocación de marino de guerra-, seguida de una entrevista con el Ministro Secretario General del Movimiento, Raimundo Fernández Cuesta, como los *Grupos de Mar de FET y de las JONS*, herederos de los anteriores, y algunos navieros a título individual, habían reiteradamente pedido la constitución de un sindicato propio y específico de marina mercante. El asunto no era fácil porque las jerarquías, los *jefes*, defendían a capa y espada sus territorios sin parar mientes en otras consideraciones de tipo sindical u organizativo. Así que el objetivo no se vió satisfecho hasta el 5 de octubre de 1962, cuando tras la estela del I Congreso Sindical (1961) se abrió tenuamente la osamenta de verticalismo²⁵. Por Decreto de la Secretaría General del Movimiento se creó el Sindicato Nacional de Marina Mercante (SNMM), con plena personalidad jurídica y como Corporación de Derecho Público, *siendo la única organización con personalidad jurídica suficiente para la representación y disciplina de los intereses económico-sociales encuadrados en esta Rama de la economía*.

Que el SNMM fue una graciosa concesión del Ministro Secretario General del Movimiento, José Solís, no cabe ninguna duda. El propio Leopoldo Boado, Subsecretario de la Marina Mercante, así lo reconoció en 1963: *nuestro agradecimiento al señor Ministro, Solís, porque a él le debemos la formación de este Sindicato, que hoy nos resuelve todas nuestras dificultades familiares*²⁶.

Según el propio decreto estas eran las razones que habían aconsejado la creación del nuevo sindicato vertical:

La importancia que las actividades de la Marina Mercante alcanzan en

²⁴ Este curioso grupo llegó a editar un Boletín al que, tal vez porque les traicionó el subconsciente, bautizaron como *Derrotas*.

²⁵ Ver Sánchez, R. y Nicolás, M^a E. (1993) "Sindicalismo vertical franquista: la institucionalización de una autonomía (1939-1977)", páginas 36-39.

²⁶ Intervención de Leopoldo Boado y Endeiza en la Asamblea de la UOMM, 8 de noviembre de 1963.

España, de tal forma que podemos decir que un 97 por ciento de nuestras exportaciones e importaciones utilizan la vía marítima y al mismo tiempo una gran parte de nuestro comercio interior se realiza mediante la navegación de cabotaje, unido al volumen económico que nuestra flota mercante representa, así como la especialidad que ofrece en el orden profesional y social, juntamente con otras varias razones (...)

El artículo 4 de Decreto autoriza, *en virtud de lo dispuesto en la Ley de Unidad Sindical de 26 de enero de 1940 y en la Ley de Bases de la Organización Sindical de 6 de diciembre del mismo año*, al Ministro Secretario General del Movimiento para *hacer efectiva la integración en el Sindicato Nacional de la Marina Mercante de las entidades que desempeñen funciones de representación profesional o cuyos fines supongan interferencia con los de dicho Sindicato*.

Las funciones atribuidas al recién nacido sindicato eran las mismas que ya mencionaba la Ley de Bases de 6 de diciembre de 1940 para los sindicatos nacionales (artículo 18), con mínimos retoques. Eran las siguientes (en cursiva, para que se vean los avances de 20 años, los retoques efectuados a la norma de 1940):

1. Proponer al Gobierno las ordenanzas necesarias para la disciplina y fomento de la producción, conservación y distribución de los productos, así como la regulación de los precios de los mismos *en las distintas fases del proceso productivo. Dictar los reglamentos y tomar las medidas conducentes a estos fines.*
2. Asistir a la Delegación Nacional de Sindicatos en la elaboración de propuestas e *informes* para la reglamentación del trabajo.
3. Ejercer poder disciplinario sobre los sindicatos inferiores, *en la forma establecida por el Estatuto sindical.*
4. Promover y fomentar toda iniciativa que tenga por objeto la mejor organización de la producción *y de modo muy especial las tareas de investigación científica de aplicación al campo de su rama económica.*
5. Promover, dirigir y, en su caso, desempeñar las actividades cooperativas de producción y distribución relacionadas con la rama correspondiente.

6. *Organizar la aportación económica de las empresas de la rama correspondiente al patrimonio y a las obras de la Comunidad Nacional-Sindicalista.*

A pesar de la escasísima presencia del SNMM en las relaciones laborales de los buques y de las empresas navieras, su organigrama, tal como quedó fijado en el Decreto de creación y normas posteriores, era de una extraordinaria complejidad burocrática. Como en el resto de los sindicatos, dos eran los pilares fundamentales del SNMM: las secciones económica y social. La Sección Económica Central estaba dividida en tres *sectores* fundamentales, a saber, Navegación, Sector Portuario, y Servicios Auxiliares de la Navegación, que comprendían respectivamente seis, cuatro y cuatro *agrupaciones*: en total catorce. A su vez, la Sección Social Central, que carece de *sectores*, está compuesta por nueve *agrupaciones*: Oficiales de la Marina Mercante; Titulados con título medio; Trabajadores del mar; Empleados de empresas navieras; Empleados de agencias marítimas; Trabajadores portuarios; Trabajadores de tráfico interior de puertos; Trabajadores de Juntas de Obras de Puerto; Personal del Servicio de Emigración.

Esa estructura central estaba dotada de un tinglado periférico con 26 *Juntas Provinciales* (Alicante, Almería, Baleares, Barcelona, Cádiz, Castellón, La Coruña, Gerona, Granada, Guipúzcoa, Huelva, Lugo, Madrid, Málaga, Murcia; Oviedo, Las Palmas, Pontevedra, Santander, Santa Cruz de Tenerife, Sevilla, Tarragona, Valencia, Vizcaya, Ceuta y Melilla), y otras tantas *Juntas Locales* que coinciden exactamente con las anteriores.

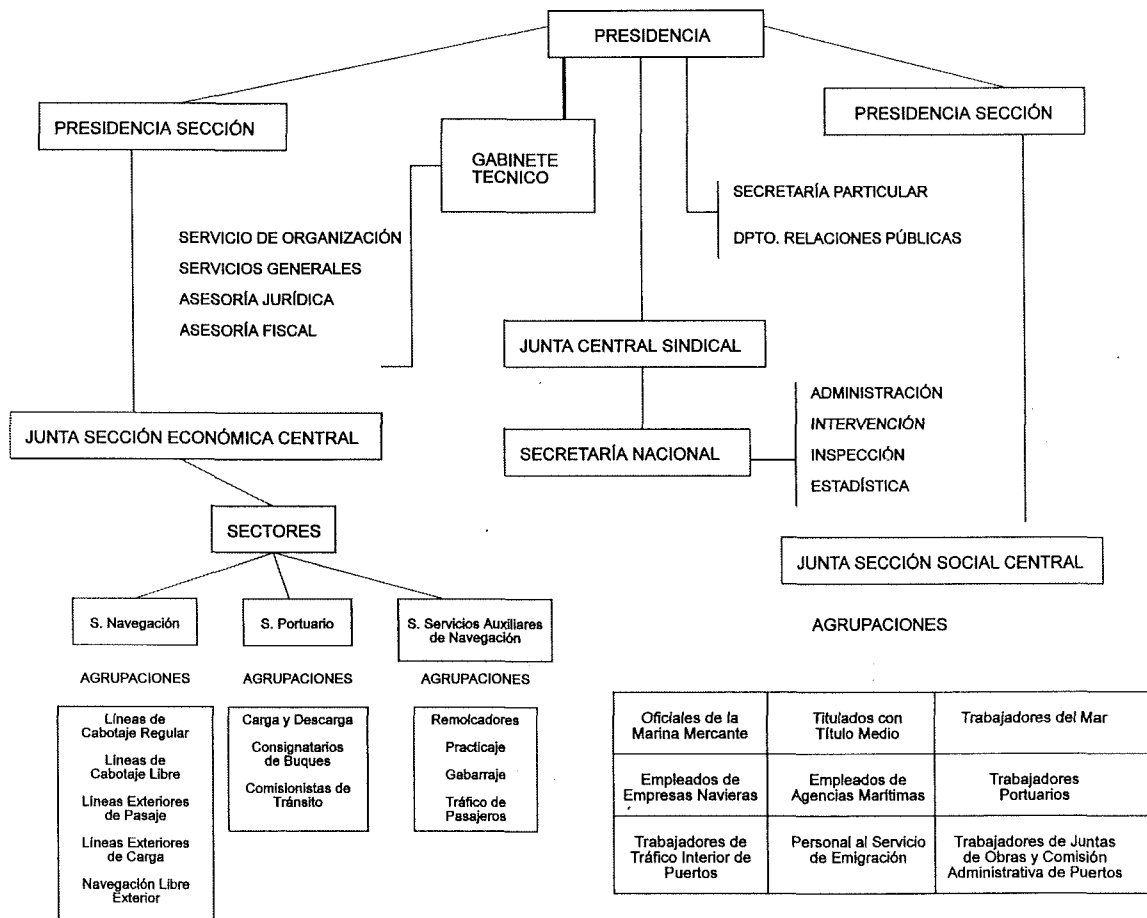
Rematando esta poderosa estructura se encontraba la Junta Central Sindical, constituida en paridad por representantes *económicos* y *sociales*, bajo la dirección suprema del presidente del Sindicato, de quien a su vez dependía la Secretaría Nacional y los diferentes servicios del sindicato. Para el cargo de Presidente fue nombrado, como es lógico, un militar, el coronel auditor del Cuerpo Jurídico de la Armada, José Luis de Azcárraga y Bustamante, que se mantuvo en el cargo hasta 1975, cuando fue sustituido por un oscuro armador llamado Joaquín Fernández.

Todo el tinglado se sostenía de la adhesión obligatoria de todos los trabajadores y de sus cotizaciones forzadas. Para qué. Una encuesta realizada en 1972 por el Departamento de Investigaciones Sociológicas y el Departamento de Estudios Migratorios (DIS-DEM), patrocinado por el Apostolado del Mar, entre marinos y pescadores españoles, revelaba que el 87 por ciento contestaban con un sonoro NO a la pregunta: "El sindicato,

¿defiende los intereses de la mar?". Sobre esta encuesta, Jesús Cacho comenta (1974, página 127):

La mayoría piensa que las soluciones tienen que venir de "arriba" y al mismo tiempo muestran su total desconfianza en el organismo oficialmente encargado de defender sus intereses.

ORGANIGRAMA DEL SINDICATO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE



Con la pujanza de los inicios del SNMM, después de haber vencido todas las resistencias a su creación, el presidente del Sindicato convocó para los días 1 al 4 de mayo de 1963 el I Congreso Nacional de Marina Mercante, que fue un éxito de pompa y boato. Los jefes fueron recibidos en el Pardo por el Caudillo. A esa audiencia, en representación de los oficiales

de puente, máquinas y radio, acudieron a manifestar su uniformada adhesión, Manuel Álvarez de Linera, Antonio Maqueda Noé²⁷ y José Manuel Somavilla Fernández. Los armadores utilizaron este Congreso para arropar sindicalmente su pretensión de reducir las tripulaciones de los buques en base a la escasez de personal, a los progresos técnicos de las máquinas y los aparatos de navegación y como "compensación" por las tablas salariales de la Reglamentación de 1962. Todas sus "sugerencias" verían cumplida satisfacción con la Orden de 14 de julio de 1964 sobre cuadro indicador de tripulaciones mínimas para buques mercantes y de pesca.

Al año de su nacimiento, el SNMM había ya constituido 13 Agrupaciones sindicales²⁸. En 1967, el SNMM declaraba *tener encuadrados* 50.254 trabajadores, pertenecientes a un total de 1.837 empresas, de los cuales 10.079 y 777 empresas tenían Convenio Colectivo propio o estaban sujetos a una Norma de Obligado Cumplimiento²⁹.

La estructura del SNMM se mantuvo intacta, y sus niveles de inoperancia siguieron su burocrático devenir, hasta que por una Resolución del Ministro de Relaciones Sindicales, Fernández Sordo, fechada el 12 de febrero de 1975, siendo presidente del Gobierno Arias Navarro y con la vida de Franco colgando de un hilo, se aprobaron unos nuevos estatutos del SNMM - nuevos en el sentido formal, no de contenido, como veremos- , que pretendían acomodar los viejos Estatutos a la fallida reforma sindical plasmada en la Ley Sindical de 1971.

Los Estatutos de 1975³⁰ prácticamente no entraron en vigor. Aún así, es conveniente analizar su contenido, que refleja la cortedad de visión de los jefes sindicales del Régimen. El documento es largo y farragoso: 86 artículos, una disposición final y una disposición transitoria.

Están contruidos con las mismas ideas de 1962 y 1940. Sindicato único que se arroga la *representación exclusiva de la rama del transporte por vía*

²⁷ Antonio Maqueda Noé, maquinista de Campsa, fue nombrado presidente de la Unión de Trabajadores y Técnicos del SNMM, cargo en el que permaneció hasta 1975, y procurador en Cortes por el Tercio Sindical hasta 1976.

²⁸ Intervención de José Luis de Azcárraga y Bustamante en la primera Asamblea de la UOMM, 8 de noviembre de 1963.

²⁹ "Sindicato Nacional de Marina Mercante. Estructura. Funciones. Realizaciones. 1967", 1968, Madrid, Organización Sindical.

³⁰ "Estatutos del Sindicato Nacional de la Marina Mercante", 1975, Madrid, Imprenta R. García Blanco.

marítima, así como los servicios de remolque y asistencia a la navegación, las operaciones portuarias y todas aquellas actividades relacionadas con el comercio marítimo y sus complementarias y auxiliares, en todo el territorio nacional (artículo 1). Sindicato de adscripción forzosa, obligatorio para todos los que participen en las actividades integradas en el ámbito funcional de su rama (artículo 22), y de carácter vertical, agrupando a trabajadores y empresarios, los cuales, *por el hecho de serlo, se incorporarán a la Unión de Empresarios* (artículo 23).

Los fines que señalan los Estatutos siguen en la estela retórico-angelical de 1940. Así el SNMM tiene como *fin básico, facilitar y garantizar la libre y justa convivencia entre empresarios, técnicos y trabajadores* (artículo 2, punto b). Con la misma mentalidad añeja, ordenancista y autoritaria, el SNMM se fija entre sus funciones la de *intervenir en los convenios colectivos sindicales, intervenir en los conflictos colectivos de trabajo y participar, con arreglo a las leyes, en los Organismos y Entidades de la Administración Pública (...) que afecten a la rama respectiva* (artículo 3).

Para que no quede duda alguna, los *principios básicos de actuación* que plasman los Estatutos del SNMM de 1975, se *inspirarán en las normas básicas de la Organización Sindical y en los siguientes principios: 1º Acatamiento al orden institucional definido en los Principios del Movimiento Nacional y en las Leyes Fundamentales* (artículo 5).

En cuanto a estructura y organigrama, los nuevos Estatutos son muy conservadores y mantienen el tinglado que vimos en 1962: Unión de Empresarios, por un lado, y Unión de Trabajadores y Técnicos, por otro. Cada uno de ellos con sus *agrupaciones*. Como novedad, se prevén Sindicatos -en vez de Juntas- Provinciales, Comarcales y Locales. Los órganos de gobierno, algo modificados a lo que había anteriormente, contemplan: *el Presidente y la Junta General, que funcionará en Pleno, en Comisión Permanente y en Comité Ejecutivo* (artículo 32). La elección del presidente se hará por norma especial, de acuerdo a los preceptos de la Ley Sindical y disposiciones que la desarrollan (artículos 45 y 47). Se prevén reuniones de los *Presidentes de los Sindicatos Provinciales* (artículo 29), y cuatro Comisiones: *Finanzas; Electoral; Convenios Colectivos y Relaciones Laborales; y Personal*.

El último artículo de los Estatutos, el 86, viene a rematar tan vistoso documento: *La Patrona del Sindicato es Nuestra Señora del Carmen, Virgen tradicionalmente marinera y cuya festividad se celebra el 16 de julio*.

El SNMM murió de muerte dulce y silenciosa durante la transición, en 1976, aunque sus jerarcas, resistiéndose a la libertad que se les venía encima, crearon el Sindicato Marítimo Español y la Federación Marítima Nacional, que fueron un rotundo fracaso. Poco antes de su final, el día 3 de enero de 1976, el SNMM, siempre atento a las necesidades de la patronal - la parte "económica" del sindicato- amenazó con una "huelga de la marina mercante" en varios puertos mediterráneos en oposición a un aumento de tarifas portuarias decidido por el Ministerio de Obras Públicas. Un artículo publicado en "Hoja del Lunes" de Barcelona pedía seriedad a los armadores y consignatarios en el sentido de que dejaran de instrumentalizar al sindicato y a los trabajadores como vía para presionar en defensa de sus intereses³¹.

6.5 Reunión nacional de los Grupos de Mar de F.E.T. y de las J.O.N.S.

Existía en la marina mercante de los años cincuenta un grupo de activos falangistas que primero crearon las Falanges del Mar, luego formaron los Grupos de Mar de FET y de las JONS y finalmente se reagruparon en la Unión de Oficiales de la Marina Mercante (UOMM). Como eran adictos al Régimen, podían actuar y dejarse ver. Intentaron en octubre de 1958, liderados por Manuel Alvarez de Linera, capitán de la marina mercante, crear una Agrupación Profesional para lo que llegaron a presentar un proyecto al Ministro de Comercio, Alberto Ullastres, que fue desestimado por silencio administrativo previo abono de una subvención de 70.000 pesetas (de 1958), a través de la Sección de Post-graduados del Sindicato Español Universitario (SEU)³². Pacientes y disciplinados, no insistieron.

Los Grupos del Mar de F.E.T. y de las J.O.N.S. consiguieron la convocatoria de una Reunión Nacional los días 3, 4 y 5 de noviembre de 1960, en los locales de la Calle de Alcalá número 93, de Madrid³³:

³¹ J. Zamora Terrés, "Hoja del Lunes", 5 de enero de 1976.

³² Declaraciones de Alvarez de Linera al autor. Madrid 1994.

³³ Los documentos de esa reunión se recogieron en un folleto editado en Madrid, en 1960, por Gráficas Sánchez y Estades. De este folleto he tomado, salvo que se especifique otra cosa, todas las informaciones de

El Delegado Nacional de Organizaciones convocó a través del Ayudante Nacional de los Grupos del Mar de F.E.T. y de las J.O.N.S. una Reunión Nacional de estos Grupos, al amparo del artículo IV del Reglamento Orgánico de la Delegación, donde se determina que los miembros de una misma profesión, o de varias relacionadas entre sí, podrán y deberán ser convocados para dar a conocer sus criterios, emitir informes o desarrollar actividades, teniendo como invariable norma la defensa de los altos intereses de la Patria y del Movimiento y también del artículo V del mismo texto donde se señala que cuando la circunstancia lo requiera, podrá esta Jerarquía convocar Asamblea Nacional, o simples reuniones de los militantes pertenecientes a una adscripción profesional determinada.

Esta Reunión Nacional de los Grupos del Mar, comprende a los militantes adscritos a la Marina Mercante, y en ella estarán representados por los Ayudantes Provinciales correspondientes (...).

A la reunión, que tuvo un tono muy militar-falangista, con jefes, camaradas, disciplina y los gritos de rigor, asistieron en algún momento el *Ayudante Nacional, camarada Juan Ruiz Liñares*, el *Delegado Nacional de Organizaciones del Movimiento, camarada Alberto Fernández Galar*, el *Secretario Asesor de la Sección Social del Sindicato Nacional de Transportes y Comunicaciones, camarada José Vela Gomila*, y el mismísimo *Jefe Nacional del Sindicato de Transportes y Comunicaciones*, quien clausuró las Jornadas, *camarada José María Navarro*. Con todo, en la reunión trataron temas laborales y profesionales de enorme interés.

El temario propuesto era el siguiente:

- 1°. Interesar de los Organismos competentes la posibilidad de que la Marina Mercante, dependa solamente, de un único Departamento Ministerial.
- 2°. Estudio de asuntos de índole profesional.
- 3°. Creación del Colegio de Huérfanos de la Marina Mercante.
- 4°. Pedir entidad propia dentro del Sindicato de Transportes, del Grupo Sindical de la Marina Mercante.

5°. Creación en Madrid de un Hogar del Marino Mercante. Estudiar el que las Escuelas de Náutica dependan, a todos los efectos del Ministerio de Educación y Ciencia, así como que los alumnos de Náutica y Máquinas sean comprendidos en el Seguro Escolar.

6°. Creación de las Bolsas de Trabajo. Formación del censo del personal en paro. Medios para evitar este paro.

7°. Cumplimiento de las normas establecidas por el C.I.S.V.H.M.³⁴ y solicitar la obligatoriedad del uso del Radar en los buques que naveguen por los mares del Norte.

Divididos en comisiones y subcomisiones de trabajo al objeto de abarcar tan amplio temario, especialmente el punto 2º, los reunidos llegaron a un abanico de conclusiones variopintas, pero de mucho calado si tenemos en cuenta las circunstancias de la época. De hecho, nunca se había llegado tan lejos por los organismos políticos y sindicales del Partido Único, ni nunca se repetiría la experiencia. Estas fueron las conclusiones.

Sobre el punto 1º, Conclusión Única:

Los componentes de la Comisión que ha estudiado esta Ponencia, proponen, y así lo aprueba el Pleno, solicitar que por quien corresponda, se busque el medio de que la Marina Mercante dependa a todos los efectos, de un único Departamento Ministerial³⁵.

El punto 2º, que por su complejidad requirió de varias subcomisiones, llegó a las siguientes Conclusiones:

I. Que por el organismo oficial competente (en este caso la Organización Sindical) se proponga o se estudie una fórmula de distribución más equitativa del sobordo. Esta Comisión se permite sugerir como solución las siguientes proposiciones: a) Total supresión del sobordo y sobordillo, compensándolos

³⁴ Siglas del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, más conocido por sus siglas inglesas SOLAS.

³⁵ Esta pretensión, constante a lo largo de toda la historia del franquismo y todavía hoy vigente, constituía también una permanente petición de los armadores.

con la correspondiente elevación de salarios y primas, según clases de navegación, e implantación de pagas de beneficios³⁶; b) Mientras no sea posible la elevación de salarios, crear un fondo común nacional de sobordos, para el reparto equitativo entre todo el personal de la Marina Mercante, elevando el porcentaje actual en la medida que se estime apropiada.

II. Se considera de la mayor importancia la constitución de Jurados de Empresa en la Marina Mercante, y más que importante, dado el desarrollo actual de esta industria, se estima de absoluta necesidad³⁷. Por ello, consideramos preciso solicitar de las jerarquías superiores que se considere el grupo o flota de una misma Empresa como entidad única a efectos de constituir en la misma el Jurado de Empresa.

III. Modificar dentro de lo posible, lo legislado en la actual Reglamentación laboral de la Marina Mercante, en el sentido de que por los trabajos penosos se estipulará una prima especial por cada vez y día que se realicen en circunstancias normales, definiendo el sentido y circunstancias de la penosidad de dicho trabajo³⁸. La Empresa debe proveer al tripulante de la ropa apropiada y necesaria, incluido el calzado, para la realización de los trabajos que se especifiquen penosos o sucios. De no ser así, la Empresa abonará una cantidad suficiente (ya que lo asignado en la actualidad no lo es) para que el tripulante se provea de dicha ropa y calzado, por períodos discrecionales y previa comprobación del desgaste e inutilidad de los mismos. Los impermeables, chubasqueros y calzado especial y las prendas necesarias

³⁶ El "sobordo" y el "sobordillo" representaban el 4 y el 2 por ciento respectivamente de los fletes generados por los buques en sus viajes y se repartían entre los tripulantes proporcionalmente a sus salarios base. El sistema se implantó en España durante los años de la segunda guerra mundial (1939-1945), para compensar los riesgos de guerra. Posteriormente, permanecieron como un complemento a los bajísimos salarios en los buques nacionales -"que apenas pueden cubrir las necesidades más perentorias de los hombres del mar"- y fueron institucionalizados por la Reglamentación de 1952. En la mayoría de los buques, por picaresca de los armadores o porque los fletes eran bajos, este complemento llegó a convertirse en algo casi simbólico. Sin embargo, en algunos tráficos suponía una cantidad importante para los tripulantes. Historicamente, el "sobordo" era una forma actualizada del viejo sistema de salario "a la parte" -parte del flete o negocio del viaje- que imperó en la marina mercante hasta bien entrado el siglo XIX. Los primeros salarios, en su concepción actual, no se pagaron en los buques civiles hasta finales del siglo XVIII.

³⁷ La Ponencia considera que "de existir una real convivencia entre capital y trabajo se obviarían muchas de las dificultades que hoy existen y muchas de las vejaciones legales que a diario se cometen contra el marino mercante".

³⁸ Este problema, que la Reglamentación de 1952 despachaba con una cantidad simbólica mensual, no se resolvió, tras largas discusiones técnicas, hasta el II Convenio General de la Marina Mercante (1978), firmado por la patronal (ANAVE), y el SLMM.

al personal para el desempeño de su función, debe ser suplida por la Empresa al personal de plantilla por períodos prefijados en relación a la duración de dichas prendas. La ropa de cama debe ser suministrada en su totalidad por la Empresa³⁹. Supresión de la bonificación por lavado de ropa, que deberá efectuarse por cuenta de la Empresa, con lo cual se evitarán espectáculos de falta de limpieza e higiene a bordo de los buques. Obligatoriedad del uso de uniforme a bordo para toda la oficialidad y personal titulado en las condiciones siguientes: será facilitado uniforme por la Empresa, estableciendo una masita de uniformidad suficiente⁴⁰.

IV. Modificar lo determinado en la Reglamentación Nacional de la Marina Mercante en lo referente a las cantidades estipuladas para manutención, fijando una cantidad que pueda atender a la finalidad para que fue creada, y que se considere esta cantidad revisable anualmente por una Comisión mixta, social y económica. La subvención por manutención debe ser computable a todos los efectos, ya que se considera como integrante del sueldo o jornal.

V. Como la función del padre no es sólo la de crear una familia y satisfacer las necesidades económicas, sino y más principalmente, sus necesidades morales, cuidar de su formación e ilustración, etc. muchas veces el titular de familia numerosa encuentra dificultades morales debido a que por las especiales características de su trabajo ha de descuidar dichas funciones⁴¹. Esto podría paliarse si existiesen instituciones adecuadas donde pudieran ser atendidos sus hijos en su formación moral y cultural, instituciones que podrían ser sufragadas mediante aportaciones de las Empresas, los propios marinos y entidades oficiales que pudieran corresponderles.

VI. Por los Organismos a quien corresponda debe de hallarse el medio de que el titular de familia numerosa goce de protección en cuanto a colocación, que debe traducirse en la preferencia a estos efectos, es decir, que siempre que haya un titular de familia numerosa libre para embarcar,

³⁹ Todavía en esos años muchos tripulantes habían de llevar su ropa de cama al embarcar. Como dice la ponencia, "es verdaderamente deplorable el estado de limpieza de la mayoría de literas y ropa de nuestra flota mercante".

⁴⁰ Como "masita" era conocido un escuálido plus que compensaba el uso y mantenimiento de los uniformes por parte de los oficiales.

⁴¹ En aquellos años, muchos tripulantes permanecían embarcados durante años, sin poder siquiera disfrutar las tres semanas misérrimas de vacaciones que les otorgaba la Reglamentación debido a que en vacaciones sólo percibían el salario base, mantenido extraordinariamente bajo y complementado a bordo con todo tipo de pluses.

debe ser preferido al que no lo sea, dentro de su profesión⁴². En caso de cambio de puerto de cabeza de línea del buque en que se halle embarcado el titular de familia numerosa y se encuentre allí su residencia habitual, ha de concedérsele preferencia para que, al haber vacante en barcos de la misma empresa que recalen en el dicho puerto, la ocupe, naturalmente previa solicitud, el interesado.

VI. Que se rectifique el artículo 495 de la Reglamentación en lo que respecta a la obligatoriedad del carnet profesional y que por quien corresponda se estudien las condiciones de entrega del mismo y su confección⁴³.

El punto tercero, creación de un Colegio de Huérfanos de la Marina Mercante, recogía una antigua aspiración, inspirada por el famoso Colegio de Huérfanos de la Armada:

Solicitar de los Organismos competentes la creación de un Patronato que estudie la constitución de un colegio de huérfanos para la Marina Mercante, estructurando su Reglamento y puesta en marcha. Creemos que por estar situado Madrid en el centro de España y prácticamente equidistante de toda la costa española, el punto ideal para su instalación sería, precisamente, la capital de España. Para el sostenimiento en el aspecto administrativo, esta Comisión sugiere las siguientes fuentes de ingreso: a) Cuota mensual obligatoria, con arreglo a categoría, de todos los hombres del mar; b) Porcentajes abonables de las Compañías navieras o armadoras bien de tipo fijo o variable, según se determine; c) Aportaciones del Estado, Provincia, Municipio, Sindicatos o Mutualidades Laborales de carácter obligatorio.

Tras un largo preámbulo donde exponían todas las peticiones, tanto de las Falanges del Mar, como de los armadores y de la propia Subsecretaría de la Marina Mercante, para constituir un sindicato propio, peticiones siempre

⁴² Esta conclusión alude al peculiar sistema de plus familiar, "los puntos", instaurado por Franco, que obstaculizaba a los titulares de familia numerosa para encontrar trabajo, "al extremo de que en ocasiones, por el número de puntos que les corresponden, sus propios compañeros ponen obstáculos a su embarque y con ello coaccionan a las Empresas para que no les admitan".

⁴³ Pretendían con esta conclusión acabar con los individuos "que llevados de un afán de aventura y negocio, la mayor parte de las veces ilícito, puedan embarcar ocupando plazas que podían ser desempeñadas por verdaderos profesionales del oficio".

puerto, solicitando el personal de garantía que precise, excluyendo en absoluto la participación de personas ajenas a la profesión. Desde el momento en que entren en función las Bolsas de Trabajo y se constituya este censo las Compañías deben de abstenerse de embarcar personal si no es a través de la Organización Sindical.

III. Para este fin (obviar el paro), esta Comisión considera tres puntos indispensables: 1. que se cumplan con regularidad los permisos anuales reglamentarios, cubriendo periódicamente las vacantes producidas por tal motivo; 2. Que se cumpla sin excepción lo legislado para la jubilación de los individuos pertenecientes a la Marina Mercante, ajustándose para ello a lo previsto por el Reglamento del Montepío Marítimo Nacional; 3. Recabar de los Organismos estatales plena eficacia y máximo entusiasmo en la ayuda a las Empresas constructoras y casas armadoras con el fin de que el ritmo de la construcción de buques para la Marina Mercante siga aumentando en el paso ascendente que exigen las actuales circunstancias y esta época progresiva del transporte por mar.

Para el punto 7º, y último, estas fueron las conclusiones:

I. Recabar de las autoridades competentes el máximo celo y vigilancia en el cumplimiento de lo establecido en la Reglamentación del Convenio Internacional de Seguridad de la Vida Humana en el Mar, dictándose las correspondientes normas y dando las oportunas consignas que aumenten de forma efectiva esta vigilancia castigando con toda dureza no sólo a las Empresas, sino también a los propios capitanes y peritos inspectores de buques, de aquellos buques que manden o inspeccionen que no reúnan por lo menos el mínimo de las condiciones señaladas en el tan citado Convenio Internacional⁴⁶.

II. Solicitar la obligatoriedad por razones de seguridad, de que todos los buques que naveguen por los mares del Norte lleven instalación a bordo del radar y, posteriormente, hacer extensiva esta obligación a cuantos buques pertenezcan a nuestra Marina Mercante, incluso la flota pesquera de altura. Al mismo tiempo deberá exigirse a las Empresas y éstas a su vez que lo hagan al capitán que la cabina de radar debe estar siempre en disposición de utilizarse por el oficial de servicio, haciéndose entrega unos a otros de la

⁴⁶ El Convenio SOLAS vigente en esos momentos había sido aprobado en 1948.

instalación en perfectas condiciones de funcionamiento⁴⁷.

No he encontrado ningún documento con la lista de participantes en esas jornadas, pero la pulcritud y excelente redacción tanto de las ponencias como de las conclusiones, invita a pensar que debía haber un numeroso grupo de capitanes, oficiales y profesores de Escuelas de Náutica. Por el contenido, todo parece indicar que eran personas directamente vinculadas con el sector. De hecho, excepto la propia cuestión de la libertad sindical, de imposible cuestionamiento en aquel marco, y todo el tema relacionado con la militarización de la marina mercante, los reunidos abordaron problemas y plantearon soluciones que, más allá de las inevitables fórmulas de cortesía jerárquica propias de la época, resultan en cierto modo insólitas. Cierta que ninguna de las conclusiones, excepto la elección de jurados por empresa/flota, a pesar de ser consideradas *imprescindibles e indispensables*, fue llevada a la práctica. En los cauces del Régimen, auténtica autopista al servicio de los armadores, no cabían ni las peticiones más justas y razonables de las tripulaciones.

A partir de esta reunión, nunca más se vuelve a hablar de los Grupos del Mar de F.E.T. y de las J.O.N.S. Incluso, de forma sorprendente, el buen trabajo realizado en esas jornadas fue silenciado e ignorado por el SNMM e incluso por los propios marinos que resistieron en Falange, o próximos al Régimen, y que fundaron la Unión de Oficiales de la Marina Mercante tres años más tarde.

6.6 Conclusiones.

La instauración del régimen militar del general Franco, autodenominado *caudillo por la gracia de Dios*, tuvo para los trabajadores de la marina mercante consecuencias especialmente trágicas. Las condiciones de trabajo retrocedieron en todos los órdenes hasta épocas anteriores al siglo XIX. El

⁴⁷ Era costumbre de algunos capitanes, especialmente desconfiados, cerrar con cándado el aparato radar, impidiendo a los oficiales de guardia su utilización. Esta extravagante costumbre estaba todavía presente en algunos buques mercantes a principios de la década de 1970.

militarismo se enseñoreó en todo el sector marítimo. Las relaciones laborales, la Administración pública, las enseñanzas náuticas y el mismo concepto de profesión se tiñeron de un espíritu militar que empobreció terriblemente la condición de trabajador de la marina mercante.

Los beneficiarios directos fueron los armadores, que vivieron años de esplendor merced a la sobreprotección económica que les brindaba el régimen y a la plena sujeción de los tripulantes a través de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante y a la Jurisdicción militar aplicable.

La retórica del fascismo, utilizada en los años cuarenta, se fue diluyendo a medida que eran abortados todos los intentos, incluso los más afectos, para hacer realidad alguno de los principios sociales del régimen.

No hubo en la marina mercante nada comparable al despertar del movimiento obrero en tierra, representado por el movimiento de Comisiones Obreras y algunas organizaciones sindicales, de clase y democráticas, como la Unión Sindical Obrera. Las agitaciones laborales de la década de los sesenta no entraron en los buques civiles, que vivían una situación parecida a la paz de los cementerios.

Las razones de esta marginación, tanto organizativa como reivindicativa, residen, en buena parte, en la situación que vimos en capítulos precedentes: la dispersión de los marinos en núcleos pequeños esparcidos por todo el mundo; la desconfianza atávica del tripulante por los manejos en tierra, desconfianza que el franquismo y los armadores se encargaron de acentuar. Y con un añadido importante: el control férreo de los trabajadores impuesto por la intromisión militar. Todos los responsables del sector, desde el Subsecretario de la Marina Mercante, hasta el último Ayudante de Marina encargado de enrolar y desenrolar a los tripulantes, eran marinos de guerra.

La única alternativa era dejar los barcos o marcharse a navegar al extranjero. Eran tantos los marinos que emigraron en busca de mejores sueldos y relaciones de trabajo civilizadas que, a partir de 1970, los armadores españoles tenían dificultades para tripular sus buques con la dotación completa. En la búsqueda de soluciones para paliar esa carencia de tripulantes, sin reducir los cómodos beneficios de los navieros, se inscribe el decreto de agosto de 1974, obligando a efectuar las prácticas de piloto en buques nacionales, que será el detonante de la explosión reivindicativa surgida con el SLMM.