

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

TERCERA PARTE

**EL SINDICATO LIBRE DE LA MARINA
MERCANTE (1975-1985)**



CAPITULO X

LA ETAPA DE CRECIMIENTO: DE ABRIL DE 1975 A JULIO DE 1977

Este capítulo aborda el nacimiento del Sindicato Libre de la Marina Mercante y su etapa de crecimiento desbordado a partir de mayo de 1976. El capítulo acaba con el I Congreso del SLMM, congreso donde se aprobó la Carta de Principios elaborada a partir de abril de 1975.

10.1 Los orígenes del SLMM

El Sindicato Libre de la Marina Mercante se conforma en sus orígenes alrededor de dos polos integrados por activos militantes antifranquistas, bastante politizados, algunos afiliados a partidos de izquierda, especialmente al Partido Comunista de España y al Partido Socialista unificado de Catalunya (PCE-PSUC) y otros sin afiliación. Un polo situado en Madrid y relacionado con la revista "Hombres del Mar-Stella Maris" (Jesús Cacho, Javier Lozano, Javier Sánchez Erauskin), y otro polo situado en Barcelona del que la cabeza visible era Juan Zamora. Estos dos núcleos, especialmente el de la revista del Apostolado del Mar por su estabilidad, sus contactos y su domicilio público y conocido, fueron con el tiempo aglutinando a una serie de marinos de otros puertos que con anterioridad se habían destacado, de una u otra forma, en la defensa de los marinos, en la denuncia de su grave problemática laboral.

En el verano de 1974, en la Redacción de "Hombres del Mar", calle Guadiana, número 6, de Madrid, los capellanes del Stella Maris (Erauskin, director de la revista, Javier Lozano, José López Boza, Ignacio Palacios), con la participación de Jesús Cacho y Juan Zamora, que formaban parte del Comité de Redacción de la revista desde 1973, deciden -o ratifican- la

formación del Movimiento Obrero del Mar (MOM)¹. Paralelamente, desde los Stella Maris de diferentes puertos, con Bilbao a la cabeza, se lanza la campaña 2x5 (dos meses de vacaciones por cada cinco de embarque para todas las categorías y a salario real), apoyados en grupos de mujeres de marinos. Esta campaña llegó a reunir 15.000 firmas, que fueron entregadas al Ministro de Trabajo, Fernando Suárez, el día 21 de julio de 1975. Antes de ver al ministro, las mujeres que representaban la campaña hubieron de pasar por el SNMM, donde Maqueda Noé hizo suya la petición (curiosa la habilidad de estos jefes por subirse al carro), y el presidente, Joaquín Fernández, las trató con descortesía².

La intervención de la Iglesia en el movimiento obrero se remonta en la España franquista a principios de los sesenta cuando se crea la Hermandad Obrera de Acción Católica (HOAC) y la Juventud Obrera Católica (JOC). Esta corriente cristiana, junto a los comunistas, *conformarían la práctica totalidad de la oposición obrera al franquismo coincidiendo con la deserción activa de los ugetistas y la desaparición de los cenetistas* (Ruiz, D., 1993, página 64)³.

En el caso del SLMM, de sus orígenes en Bilbao, Apostolado del Mar, y Barcelona, PSUC, se cumple plenamente el análisis de Jordi Solé Tura (1986), cuando afirma que *no hubo en Catalunya ningún movimiento político, social o cultural, bajo el franquismo, que no tuviera al PSUC como uno de sus inspiradores, y, a menudo como el inspirador principal*; y de Juan Carlos Fusi (1986), cuando destaca la importancia de la Iglesia en todos los movimientos sociales antifranquistas generados en el País Vasco.

¹ Alfonso Alonso Barcón afirma en un artículo publicado en "Triunfo", número 810, 5 de agosto de 1978, titulado "La experiencia sindical unitaria de la Marina Mercante" que el MOM fue constituido en Vizcaya. Es posible que la iniciativa de constitución partiera de gente de Bilbao, pero no es probable. A la ausencia de datos o documentos que pudieran avalar esa hipótesis, se une el testimonio del mismo Javier Lozano, motor en Bilbao de todas las iniciativas socio-laborales para el sector marítimo en ese tiempo, quien, en sus "Notas" mecanografiadas para una historia del sindicalismo en la mar, omite esta posibilidad al hablar del MOM.

² Ver J.Z.T. "15.000 firmas para una reivindicación urgente", revista "Triunfo", número 670, 2 de agosto de 1975.

³ Curiosamente, en una entrevista a Amador Roig, capellán del Apostolado del Mar, y a Arturo Rodríguez Carrión, delegado sindical de Càmpsa, con motivo de la puesta en marcha de la Asamblea de Málaga del SLMM, publicada en diario "Sur de España" el 7 de septiembre de 1976, página 5, ambos coinciden en una versión de la historia del SLMM que pasa por el eje del "compromiso histórico" entre comunistas y cristianos: "Este Sindicato Libre de la Marina Mercante tuvo sus comienzos con un sacerdote del Apostolado del Mar, Javier Lozano, y con Juan Zamora, periodista y marino del Partido Comunista. Ellos dos aglutinaron fuerzas y mantuvieron contactos en el exterior" (...)

Para la botadura del MOM, sus mentores aprobaron y redactaron en la sede de "Hombres del Mar", a modo de manifiesto, un llamamiento a la flota que había de servir de elemento de agitación (documento sin fecha, aunque se editó en ciclostil, en Madrid, entre finales de agosto y principios de septiembre de 1974):

Tradicionalmente, al hablar del mundo de la mar, se ha dicho de él que es un mundo distinto y con unas características propias. Entre dichas notas características se ha hecho especial hincapié en la dispersión laboral de los barcos, que impide cualquier movimiento reivindicativo de los trabajadores. Hemos llegado incluso a aceptar esto como algo "eterno", que no se podía cambiar. Este espíritu fatalista ha sido, sin duda, una de las principales causas del bajo nivel de lucha que se ha dado en el mundo de la mar.

El trabajo en la mar tiene características que lo hacen más duro y sangrante que en otros sectores laborales. El alejamiento familiar, el hecho de que el medio de trabajo sea al mismo tiempo el lugar de vida forzado en que se tiene que convivir durante muchos meses y, sobre todo, el régimen militarista que sanciona cualquier conflicto con unas penas desproporcionadas -creando, dentro de la ya de por sí desigual relación capital-trabajo, un régimen extra de terror..., son puntos diferenciadores del trabajo en tierra. A ello hay que unir el clasismo impuesto en los barcos, con una escala de categorías muy rígida.

Todas estas características (dispersión, militarismo y clasismo a bordo), han sido creadas y fomentadas por los armadores que las han utilizada como armas, para tener más sometidos y controlados a los trabajadores. Asimismo, el Sindicato Vertical, feudo y guardián de la clase explotadora, no ha servido ni sirve a los trabajadores en la lucha por sus justas reivindicaciones.

Frente a ello, un grupo de trabajadores del mar (marineros y oficiales, tanto de la pesca como de la mercante, de distintos puertos españoles) venimos reuniéndonos desde hace algún tiempo con el objetivo de buscar una salida a todo ello. En estas reuniones hemos visto la necesidad de ofrecer a todos los compañeros que trabajan en la mar estas líneas generales de lo que creemos debe ser un MOVIMIENTO OBRERO DEL MAR (MOM).

El MOM parte de que el mundo marítimo está totalmente inmerso en el sistema de producción capitalista, donde la persona es un simple medio para obtener grandes beneficios que van a parar a los bolsillos de personas muy concretas, como nos enseña la experiencia de cada día. Estos beneficios se

consiguen a costa de condiciones infrahumanas en que tienen que desenvolverse estas piezas de la producción que son los trabajadores. Hacemos constar que, con leves diferencias, estas condiciones son comunes a todos los trabajadores, tanto de tierra como de la mar.

El MOM engloba a todos los estamentos asalariados que trabajen en la mar, por encima de categorías, títulos y galones.

El MOM nace dentro del mundo del trabajo de la mar y adopta una clara postura de clase trabajadora, antagónica con las posturas de la clase explotadora. Nuestra lucha forma parte de la lucha de la clase obrera por su liberación dentro de la situación española.

El MOM no nace en representación de ningún grupo político determinado, sino que pretende integrar todos los esfuerzos dispersos de la lucha de los trabajadores del mar y coordinar las luchas en todos los niveles (personal, colectivo, puertos, barcos, familias...) hacia los objetivos propuestos.

El MOM rechaza la estructura de producción capitalista y al Estado que la ampara, la fomenta y la sirve fielmente a través de sus aparatos administrativos, jurídicos, educativos y militares.

El MOM asume desde estos momentos toda lucha encaminada a desmontar el aparato militarista represivo de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante como uno de los pilares sobre los que asienta la brutal explotación de los trabajadores del mar. Y denuncia asimismo la división por categorías a bordo de los buques como instrumento de división, desunión, insolidaridad y desclasamiento de los trabajadores de la mar.

De este documento, extremadamente ideológico y politizado, es importante destacar dos características que formarán parte más tarde del planteamiento del SMMM: **unidad** de todas las categorías laborales; e **independencia y autonomía** de los partidos políticos y centrales sindicales, sin que ello signifique apartamiento del movimiento obrero.

El MOM nunca tuvo pretensiones de organización estable y de hecho nunca llegó a ser otra cosa que un referente demócrata y antifranquista, el primero, aunque por poco tiempo, en el sector marítimo. La marina mercante había quedado completamente al margen del resurgir del movimiento obrero, resurgir que tiene sus manifestaciones más importantes en las huelgas de la minería asturiana a partir de finales de los años cincuenta y la aparición de

las Comisiones Obreras a partir de 1962⁴.

Las reuniones del MOM solían ser encuentros en Madrid, no planificados de antemano, que coincidían con algún otro motivo: comité de redacción de "Hombres del Mar", preparación de algún acto del Apostolado del Mar, etc.

Probablemente, el MOM hubiera acabado en una iniciativa sin más relevancia práctica que poner en relación a algunos marinos preocupados por la situación del sector marítimo de no mediar *la guerra del decreto*, como tituló "Hombres del Mar (marzo-abril 1975)", a la protesta de las Escuelas de Náutica contra el decreto de 9 de agosto de 1974, ya comentado. La inacción de los organismos legales (SNMM y UOMM), resultó también decisiva para que la protesta se canalizara por vías no oficiales.

En función del malestar creado por el decreto en la oficialidad, se organizaron reuniones de marinos en torno a las Escuelas de Náutica -que permanecieron cerradas de febrero a abril de 1975-, en las que, captando la oportunidad que se les ofrecía, pasaron a considerar cuestiones de carácter más general.

En "Triunfo", número 648, 1 de marzo de 1975, Juan Zamora publicó un largo reportaje con un título muy significativo: *Un decreto que impide navegar. La marina mercante también en conflicto*, donde explicaba este proceso de generalización de las reivindicaciones, en un conflicto que era el primero, con carácter colectivo, que contemplaba la marina mercante (las partes más significativas del reportaje, en Anexo 4).

Aunque hubo reuniones de cierta importancia en Canarias, Bilbao -con un activo grupo de mujeres organizadas en torno al 2x5-, La Coruña, etc. fue en Barcelona donde mayor estabilidad y alcance tuvieron esas reuniones. También fue Barcelona el único puerto donde esas reuniones se convirtieron en una plataforma con pretensiones de perdurar. Desde principios de febrero de 1975 se reunían en el Stella Maris de Barcelona un grupo de oficiales de la marina mercante (Pineda, Rodríguez Perea, Larrauri, Montori, Queraltó, Irazola, Zamora, etc.), que decidieron la redacción de una "carta abierta", dirigida al presidente del Gobierno y fechada el 10 de marzo de 1975 que supuso, por su carácter abierto, además de un primer embrión de plataforma reivindicativa para el sector, un excelente instrumento de captación de marinos favorables a lo que todavía no era más que un

⁴ Ver Ruiz, D., 1993, "Historia de Comisiones Obreras (1958-1988)".

movimiento espontáneo. La carta debía ser firmada con DNI por aquellos tripulantes que estuvieran de acuerdo con su contenido:

Los abajo firmantes, profesionales de la mar, nos dirigimos a V.E. y a la opinión pública española para plantear la grave situación laboral en que se desarrolla nuestra profesión.

Constituimos un sector laboral que, sin perjuicio de su importancia para la nación, cuantitativa y cualitativamente, sufre unas condiciones de trabajo que ha ido deteriorandose al paso de los años sin evolucionar al compás del desarrollo general del país, y que exigen, por lo tanto, urgente solución.

1. Las Reglamentaciones laborales que nos afectan precisan de una profunda reforma, señaladamente en los siguientes apartados:

Vacaciones: el alejamiento familiar y social que conlleva nuestro trabajo, nos hace considerar imprescindible un mínimo de dos meses de vacaciones por cada cuatro de mar, sin posibilidad de prórroga alguna, y percibiendo la totalidad de nuestros salarios reales.

Esta consideración equipararía nuestro período de descanso con los días no laborables que disfruta, entre vacaciones, domingos y festivos, un trabajador de tierra.

Salarios: exigimos una remuneración digna y acorde con la dureza de nuestra actividad. Las prácticas salariales que sufrimos, donde predomina el destajo, las horas extras pagadas a precios irrisorios y un sin fin de conceptos "graciables" que no se incluyen en nómina, son de todo punto inadmisibles. El salario base ha de coincidir fundamentalmente con el salario real.

2. Consideramos que el decreto 2596/74 de 9 de agosto sobre Títulos Profesionales de las Marinas Mercante y de Pesca es una consecuencia de las presiones efectuadas por los navieros españoles con el fin de manipular el mercado de trabajo en contra de nuestros intereses. Nosotros emigramos en busca de mejores condiciones de trabajo (salarios, vida a bordo, etc.) y consideramos inaceptable un decreto que nos impide ejercer nuestra profesión allí donde nos convenga, coaccionándonos a navegar en compañías españolas -en las injustas condiciones que marca nuestra reglamentación- para conseguir los títulos correspondientes. El intrusismo profesional, tan extendido entre nuestros buques es una consecuencia de la emigración masiva de los marinos, y una medida tolerada por las autoridades y los navieros para no satisfacer nuestras reivindicaciones laborales y profesionales.

3. Nuestro trabajo significa una distorsión familiar y social que, aún en las mejores condiciones, es injusto prolongar hasta la fecha de jubilación. Reivindicamos para todas las categorías profesionales que participan en el trabajo marítimo una duplicidad anfibia de títulos y oficios que nos permita proseguir en tierra nuestra actividad productiva hasta alcanzar dicha fecha. Nadie debe navegar con más de 55 años de edad.

El tiempo de ejercicio profesional activo entendemos que debe estar limitado por Ley a un tiempo máximo de 15 años de mar, pasados los cuales hemos de tener el derecho y la oportunidad de prestar nuestros servicios en tierra dentro de las actividades propias de nuestro ámbito (Juntas de Obras del Puerto, Despacho de Buques, Capitanías de Puerto, Trabajos Portuarios, Inspecciones de Buques, astilleros, consignaciones, etc.).

Para el caso específico de los titulados de Náutica, Máquinas y Radio es urgente una reforma del plan de estudios que contemple, como una de sus finalidades básicas, esta duplicidad anfibia.

4. Las diferentes competencias administrativas que intervienen en nuestra profesión representan un obstáculo y un esfuerzo inútil. Es ineludible la necesidad de crear un órgano estatal único y específico (Ministerio de la Marina Mercante) para nuestra actividad, que deslinde claramente los campos de actuación de la Marina de Guerra y de las Marinas Mercante y de Pesca. La actual relación de la Armada con el comercio marítimo y la pesca no beneficia, en última instancia, las actividades específicas que competen a cada una de ellas.

5. Consideramos urgente una revisión a fondo de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante en el sentido de poner fin al carácter militarista que recubre las relaciones laborales en nuestros buques. Somos, a todos los efectos, trabajadores de un sector laboral civil, que queremos estar sujetos a la legislación laboral aplicable a los demás sectores productivos del país.

6. Por último, haciéndonos eco del sentir mayoritario de todo el pueblo español, solicitamos la rápida democratización de nuestros organismo representativos. En estos momentos, ni los Sindicatos de la Marina Mercante y de Pesca, ni la Unión de Oficiales de la Marina Mercante, representan, siquiera mínimamente, nuestros auténticos intereses profesionales.

Esta carta abierta fue publicada en el diario "ABC" del 11 de abril de 1975, mutilada de su punto 6, y posteriormente se publicó, resumida, pero con el

punto 6 entero, en "Triunfo"⁵.

A mediados de abril de 1975, en parte espoleados por la necesidad de conformar un organismo que se hiciera responsable ante los barcos del documento anterior, la asamblea o grupo de Barcelona había asumido la necesidad de crear un sindicato democrático de marinos mercantes para dar continuidad a aquellas acciones. Poco después, el 5 de mayo de 1975, en una reunión en el bar "Celler Nou" de Barcelona, se tomó la decisión precisa y unánime de crear un sindicato de marinos:

Existía la necesidad, no siempre consciente, de dotarnos de un marco político, de un camino sindical dado que se trataba y se trata de movilizar a un sector de la clase obrera, que fuera capaz de aglutinar todas esas acciones, promover otras nuevas y dotar de objetivos claros y de largo alcance a las movilizaciones concretas y limitadas que se estaban produciendo⁶.

Lo del MOM sonaba demasiado clandestino, demasiado "político" ante un sector laboral mayoritariamente despolitizado, demasiado alejado de la experiencia de los marinos que en sus viajes por el extranjero lo que veían eran sindicatos que defendían a los trabajadores.

En una reunión celebrada en "Hombres del Mar", sobre el 19-20 de abril, se decidió, de forma un tanto precipitada y para poder disponer de "algo" con lo que ir a pedir ayuda a la ITF, la creación del **Sindicato Libre de la Marina Mercante y Pesca**. La incorporación de la pesca respondía a la participación en la reunión de Erauskin y Palacios, dos hombres, curas por más señas, de larga trayectoria de lucha por la mejora de las condiciones de trabajo de los pescadores, Erauskin en Terranova y Palacios en Huelva. En esa reunión participaron además Jesús Cacho, José Luis García Taheño, Fernando González Vila y Juan Zamora.

Hasta ese momento, el panorama sindical en el mundo de la mar era un completo desierto. Ni UGT, ni USO, ni CC.OO. tenían ninguna incidencia, como tal organización, entre los trabajadores de este sector. Luchas y

⁵ J.Z.T. "Tarjetas rojas en Bilbao. La huelga de las Escuelas de Náutica", revista "Triunfo", número 655, 19 de abril de 1975.

⁶ "Historia del SLMM", documento escrito por J. Zamora y fechado el 16 de julio de 1976.

movilizaciones se habían producido algunas, ciertamente: la impresionante lucha de los congeladores de Huelva⁷, la acción de las esposas de marinos y cientos de conflictos silenciados que acababan "quemando" a sus protagonistas y extendiendo el tremendo fatalismo que aqueja al trabajador de la mar.

La no incidencia de ninguna organización sindical entre los marinos explica que cuando se constituyó el SLMM se hiciera gran hincapié en el aspecto de la unidad y autonomía. Unidad entre todos los trabajadores del sector y autonomía de todas las corrientes sindicales cristalizadas en organizaciones distintas⁸.

En esa reunión de mediados de abril de 1975, y como única medida, se optó por acudir a la ITF en busca de ayuda para poder organizar una oficina pública en Rotterdam. En ese momento, el sindicato, forzosamente clandestino por la falta de libertades en España, no era más que un nombre que ni siquiera había sido seriamente discutido. Para el viaje a Londres, sede de la International Transport Workers Federation, Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), fueron elegidos Fernando González Vila, militante de la UGT y del PSOE, que era quien habría de franquear las puertas de ITF, a la que UGT estaba afiliada; José Luis García Taheño, que era el máximo propulsor de la idea de abrir una delegación exterior en Rotterdam; y Juan Zamora. Los gastos del viaje, realizado entre los días 22 y 25 de abril de 1975, los adelantaba UGT, que luego sería reembolsada por ITF.

En Londres, la delegación del Sindicato Libre de la Marina Mercante y Pesca fue recibida por el Secretario General de ITF, capitán de la marina mercante inglesa, Charles Blyth, quien puso como condición previa a cualquier ayuda un entendimiento, además de con UGT, con ELA-STV, también afiliada a la Internacional y cuyos dirigentes vivían en el exilio, en Bayona (Francia), concretamente. Por carta enviada desde Bayona, fechada el 24 de abril, se le daba cuenta al Secretario General de la ITF de las gestiones efectuadas ante STV, sin resultado operativo, y se le adjuntaba la ayuda concreta que se les pedía: provisión de locales suficientes en Rotterdam, con todos los gastos de mantenimiento pagados; y una ayuda mensual de 2.800 libras esterlinas *para mantenimiento delegados, gastos de*

⁷ Vease "La Larga marcha de los trabajadores del mar", 1975, de J. Zamora Terrés y J. López Boza, Madrid, Editorial ZYX.

⁸ J. Zamora "Historia del SLMM", 16 de julio 1976.

funcionamiento interior y exterior, lucha y desarrollo del movimiento obrero del mar. Esa ayuda se pedía por un período estimado entre seis meses y un año.

La ayuda pedida era cuantiosa y la ITF, firmada por Blyth, contestó con una amable y cortés negativa:

Mi primera reacción es que la cuantía mencionada es mucho superior a lo que había esperado yo. Por lo tanto se le agradecería muchísimo si Ud. pudiera darme una descomposición detallada de la cifra de 2.800 esterlinas.

También me gustaría subrayar mis dudas en lo que se refiere a una ayuda de ITF a no ser que se trate de una acción concertada a través de una cooperación estrecha entre la STV y la UGT. Por lo tanto le ruego establecer contactos tan estrechos como posibles entre los dos grupos y llegar a una propuesta común.

Nunca se obtuvo esa ayuda, ni el SLMM pudo siquiera adherirse a la ITF a pesar de los reiterados esfuerzos que se realizaron en los años siguientes, porque después del viaje, González Vila y la UGT se desmarcaron del proyecto -ellos ya tenían su sindicato, completamente inactivo, pero dispuesto a resurgir cuando acabara la dictadura franquista-, y ELA-STV no quería saber nada que se saliera de su ámbito.

La Comisión Ejecutiva de la UGT decidió en mayo de 1975 la reconstrucción o resurrección de todas las Federaciones de rama que la UGT había tenido en sus años de esplendor. González Vila se dedicó, pues, a reconstruir la Federación de Transportes de UGT, Sección mar, abandonando el camino de unidad sindical recién estrenado en el sector marítimo y con el que, aparentemente, estaba de acuerdo.

Fracasado aquel intento de ayuda exterior, vinieron unos meses de reuniones intentando constituir, ahora sí, una auténtica organización. Hubo una reunión el 10 de mayo, en Madrid, donde se preveía una irreal estructura de seis Asambleas, se insistía en lo de Rotterdam, se mantenía el sindicato de marina mercante y pesca, y se acordaba crear, a propuesta de Barcelona, un órgano de expresión con el nombre de **Avante**.

Era necesario definirse y por ahí vinieron serios problemas. Además del descuelgue de UGT, cuya estrategia pasaba por la libertad, para reconstruir su estructura, y no por la unidad, algunos marinos ligados al PCE, fieles a

la táctica de Comisiones Obreras de mantenerse en un movimiento socio-político, se apartaron también del sindicato. En menos de un año, estos marinos, con la ayuda de Erauskin, llegaron a constituirse en un Movimiento de Trabajadores del Mar (MTM), continuación del MOM, que no tuvo mayor trascendencia.

Ese debate, movimiento/sindicato, burocratización/asamblearismo, recorrió con diferentes formas y para distintos temas la estructura del Sindicato en su época heroica. La tensión entre personas de formación marxista, partidarias de una organización estable y firme, y personas entroncadas con las tendencias anarco-sindicalistas, a las que cualquier organización les parecía sospechosa, fue permanente en los años de formación del Sindicato. Esa tensión, creativa y magnífica, explica que las delegaciones del Sindicato en los puertos adoptaran el nombre de asambleas, que se hablara de Coordinadora Estatal y no de Comité y, en fin, que hubiera una Secretaría colegiada -primero de dos, luego de tres y más tarde de cinco miembros-, y no un Secretario General. Los textos fundacionales del SLMM reflejan con gran transparencia esas dos corrientes ideológicas, marxismo y anarco-sindicalismo, más próximas entre sí de lo que a muchos de nosotros nos parecía entonces⁹.

En otra reunión habida en Barcelona, reunión "nacional" o Comisión Ejecutiva como llegó a ser llamada, en junio de 1975, se decidió reducir el nombre del sindicato y ceñir su campo de acción exclusivamente a la marina mercante. Surgía el **Sindicato Libre de la Marina Mercante**. Esta decisión, según explica un documento del SLMM-Barcelona fechado en abril de 1976, fue tomada por dos razones básicas:

- 1º No representábamos realmente a la pesca, dado que ninguno de nosotros estaba realmente vinculado a ese sector laboral. Todos somos trabajadores de la mercante.
- 2º La pesca es un sector complejo y heterogéneo que debe clarificar sus propias formas de organización sindical. Existen muy pocas identidades entre la pesca de bajura y la pesca de altura o la marina mercante.

Fruto del trabajo de esos meses y decidido que la pesca era un sector

⁹ Juan Zamora en una separata conmemorativa del veinte aniversario del SLMM, "Avante", número 66, sin fecha, aunque salió hacia mediados de 1995.

laboral diferente, entre Bilbao (Lozano), Madrid (Cacho) y el grupo de Barcelona, redactaron el primer número de "Avante", **órgano del Sindicato Libre de la Marina Mercante**, agosto de 1975, que se editó a ciclostil - "vietnamita"- en Barcelona, en locales de CCOO. Ese Avante y todos los demás hasta el número 17, agosto de 1979, se publicaron en Barcelona, donde existía el equipo más numeroso y organizado del SLMM en aquellos momentos. El primer "Avante" (7 folios ciclostilados por las dos caras), contenía los principios político-ideológicos que habrían de regir el SLMM. El editorial de primera página contenía una crítica a los organismo oficiales del régimen (SNMM y UOMM), y una llamada a la unión al SLMM:

Los marinos mercantes tenemos conciencia de que, en nuestro trabajo de la mar, somos explotados. Estamos en manifiesta inferioridad respecto a los trabajadores de tierra, tanto en los salarios, horas extras, como en descansos, vacaciones, etc. Los armadores están utilizando nuestra dispersión y aislamiento, tal vez nuestra falta de solidaridad y capacidad de lucha, para imponer sus condiciones y seguir engrosando sus abundantes beneficios. Por si esto fuera poco, nos tienen las manos atadas con leyes militares y reglamentaciones laborales hechas a nuestras espaldas, que hacen más sangrante la explotación.

Esta, en definitiva, conciencia de clase, se quedaba hasta ahora en amargura y frustración (¡No podemos hacer nada!), o a la deriva en búsqueda de soluciones individuales (emigración, trabajo en tierra), que ni siquiera en muchos casos resolvían el problema personal. A nivel colectivo, el único camino que puede conducirnos a la solución de nuestros problemas, nada habíamos hecho hasta ahora. (...)

Este Sindicato ha de ser nuestro instrumento de lucha unitario y común, para hacer frente a la explotación. Queremos dejar bien claro que no somos, ni dependemos de ningún partido político. Como Sindicato, respetamos todas las opciones ideológicas o religiosas de los trabajadores que estén dispuestos a luchar por su liberación.

En las condiciones actuales, en que cualquier organización auténticamente representativa de los trabajadores ha de moverse en la ilegalidad, nuestro Sindicato es clandestino. No lo sería en Inglaterra, Francia, Italia, Portugal... Quede claro. Esta clandestinidad no quiere decir que vayamos a permanecer ocultos. Saldremos a la luz y encabezaremos todos los combates que sean necesarios aún a riesgo de ser perseguidos. Pero la represión jamás podrá con la razón histórica que asiste a los trabajadores en la defensa de sus derechos. Nuestra fuerza será la unión de todos los trabajadores.

Este primer número de "AVANTE" contiene ya algunas líneas de actuación de nuestro Sindicato. Cada mes, "AVANTE", órgano del SLMM, llegará con toda la puntualidad que sea posible a los barcos y puertos españoles. Es preciso que todos lo discutamos, que todos participemos en su elaboración y distribución. Nuestra voz ha de llegar a todos los compañeros, marineros y oficiales.

¡¡UNETE AL SINDICATO LIBRE DE LA MARINA
MERCANTE!!

¡¡LEE Y DIFUNDE "AVANTE"!!

Pero el texto más importante de ese número de "Avante" era la concreción de su **Naturaleza y Fines**, un texto inicialmente redactado en Bilbao y discutido en la reunión de Junio en Barcelona. Ese documento denota una fuerte carga ideológica (por ejemplo, punto 4), una influencia notable a nivel general de los principios de la USO y de CCOO -que sirvieron de inspiración- y un vocabulario que reflejaba las dos corrientes de pensamiento más importantes en la definición del SLMM: el marxismo y el anarco-sindicalismo. Este documento fundacional, con algunos retoques, ha constituido la base teórica del SLMM en toda su historia:

- 1) El Sindicato Libre de la Marina Mercante está constituido por asalariados, cuyo campo de trabajo son los buques mercantes tanto nacionales como extranjeros.
- 2) Este Sindicato lo integran todos los marinos mercantes que lo deseen, cualquiera sea su categoría profesional a bordo, rechazando toda división arbitraria entre sus miembros por considerar que ello atenta gravemente a la unidad de los trabajadores.
- 3) El SLMM nace por la necesidad imperiosa, sentida por todos los marinos, de defender los intereses de los trabajadores de la mar frente al capitalismo naviero. La creación de este Sindicato supone un rechazo a la actual Organización Sindical, la cual, al estar concebida como órgano de control de la clase trabajadora más que como defensa de sus intereses, y estar bajo la dependencia de la Marina de Guerra, carece de los mínimos requisitos exigidos a todo auténtico sindicato.
- 4) El fin primordial del SLMM es la unión de los marinos para la defensa de

sus intereses y la lucha por la consecución de sus derechos dentro de un marco de libertades democráticas. Sus objetivos no se limitarán a unas conquistas puramente reivindicativas, si no que apuntarán a nuevas estructuras en la organización del trabajo de la mar y del comercio marítimo, en las que el trabajador, liberado de la explotación capitalista, adquiera su máxima dignidad y realización. El SLMM aboga por una democracia social, donde el trabajo humano sea concebido como elemento liberador del hombre y vínculo de solidaridad universal entre todos los trabajadores.

5) Este Sindicato se constituye como Sindicato LIBRE, DE CLASE, AUTÓNOMO E INDEPENDIENTE, DEMOCRÁTICO Y UNITARIO.

a) LIBRE: creado por los mismo trabajadores, no impuesto por una ley del Estado, por entender que la creación de un Sindicato de Marineros es un derecho propio e irrenunciable de los trabajadores de la mar.

b) DE CLASE: compuesto únicamente por asalariados que defienden sus intereses de clase trabajadora frente a los intereses contrapuestos de la clase capitalista. Esta defensa no quedará reducida a los aspectos salariales y sociales de sus miembros, sino que el SLMM actuará también como órgano de poder de los marinos, que se enfrentará al capitalismo naviero en orden a conseguir, mediante nuevas estructuras más liberadoras, la apropiación de su trabajo, hoy alienado y expropiado. El SLMM ha de ser un instrumento de liberación de la clase trabajadora de la mar y no de integración dentro del sistema capitalista, sistema en sí mismo opresivo para el trabajador.

c) AUTÓNOMO E INDEPENDIENTE: en el que los fines, medios y métodos organizativos y de lucha queden determinados por sus propios miembros sin ingerencias extrañas. Ello implica, en concreto, el rechazo a subordinar las orientaciones del Sindicato a las de un Partido (o a una coalición de Partidos), que aspiren al poder o que lo desempeñen, a las de un grupo sindical o confesional o al mismo Estado.

Sin embargo, el SLMM se muestra claramente solidario con todos aquellos Partidos o grupos con los cuales comparte los mismos objetivos de lucha por la libertad y dignidad de la clase trabajadora y que para ello aspiran a nuevas estructuras de la sociedad (...).

d) DEMOCRÁTICO: en el que todos los cargos sean elegidos desde la base y controlados por ésta; en el que todo miembro del Sindicato tenga derecho a voz y voto y a ocupar cargos de responsabilidad; en el que las decisiones adoptadas respondan y representen el auténtico sentir de sus miembros y no exclusivamente de sus dirigentes (...)

e) UNITARIO: que tienda a agrupar todos los marinos dispuestos a defender sus derechos con independencia de sus opiniones ideológicas, religiosas o políticas, por ser la unidad sindical la máxima garantía de eficacia frente al poder del capitalismo naviero, dada la dispersión laboral y el reducido número de marinos mercantes (...).

Si en el panfleto del MOM se hablaba de "unitario" en el sentido de unidad en la misma organización de todos los trabajadores de un buque, en la "Naturaleza y Fines" del SLMM, se le suma ya al concepto "unitario" otro valor: unidad de todas las corrientes ideológicas, políticas y religiosas.

También contenía ese primer "Avante" una amplia plataforma reivindicativa (*Objetivos generales del SLMM*, Anexo 5), donde junto a propuestas razonables y bien planteadas había otras maximalistas, estatalistas y utópicas. Pedir la "socialización" de la flota o 15 años de ejercicio voluntario máximo de la profesión eran la consecuencia de la todavía escasa implantación del Sindicato en la realidad.

La importancia de los salarios pedidos en esa plataforma reivindicativa (27.000 pesetas para la última categoría a bordo, por 40 horas de trabajo a la semana), era cuantiosa si tenemos en cuenta que el salario base, más plus de embarque, de un mozo de cubierta de una de las mejores navieras españolas, en cuanto a condiciones laborales, la Naviera Vizcaina, era de 20.730 pesetas en 1975, según convenio en vigor (aprobado en enero de 1974 y revisado el primero de enero de 1975), y de 25.950, si el buque era petrolero de línea al Golfo Pérsico. En vacaciones, los salarios quedaban reducidos a 17.700 pesetas. Las horas extraordinarias se pagaban a 57 pesetas si era en día laborable y a 64 pesetas si se realizaban en día festivo. Las pagas extraordinarias quedaban reducidas a 5.715 pesetas. Estos eran, en 1975, de los salarios más altos pagados en navieras españolas.

Lo mismo sucedía con la petición de vacaciones (60 días por cuatro-cinco meses de embarque). Las vacaciones establecidas en el Convenio vigente para 1975 de Naviera Vizcaina (repito: uno de los mejores de toda la marina mercante), era de 60 días de vacaciones por cada nueve meses de embarque, salvo en los tráficos al Golfo Pérsico o extranacionales (viajes entre puertos extranjeros), que eran de 60 días por cada 6 meses de embarque. Para el 80 por ciento de los marinos españoles, sin embargo, las vacaciones reglamentarias eran de un mes al año.

Con el tiempo, las peticiones contenidas en los Objetivos Generales del

SLMM se irían puliendo y acercándose a la realidad, soltando el lastre de exigencias que cualquier marino hubiera tachado de poco realistas.

El número 1 de "Avante" acababa con un largo artículo sobre la UOMM - obra inicial de Jesús Cacho- que era una muestra más de que todos los que formaban el núcleo original del SLMM eran oficiales de la marina mercante.

10.2 La afirmación del SLMM.

El endurecimiento de la represión política en España a partir de julio de 1975, cuando Franco daba ya muestras de su próximo final, propició que los dirigentes del SLMM retomaran con nuevos bríos la posibilidad de una sede exterior, única forma de actuar con cierta libertad y extenderse entre la flota. A través de dirigentes obreros de Seat/Fiat y de las Comisiones Obreras de Barcelona (López Bulla, Rodríguez Rovira, etc.), Juan Zamora entró en contacto con los sindicatos italianos de marina mercante, con quienes se concertó una entrevista a mediados de noviembre de 1975, en Génova.

Antes de ese viaje, en una reunión en Zaragoza entre Javier Lozano (Bilbao), Javier Erauskin (Madrid), y Juan Zamora (Barcelona), decidieron sacar un pequeño pasquín (*A los trabajadores del mar*), barato y fácil de repartir, que contenía una plataforma reivindicativa muy sintética (6 puntos escuetos), exigencias mínimas que sirvieron de bandera real del SLMM:

* 40 HORAS DE TRABAJO A LA SEMANA

*27.000 PTAS. DE SALARIO MÍNIMO MENSUAL GARANTIZADO PARA LA CATEGORÍA INFERIOR A BORDO. 100 por 100 del salario garantizado en vacaciones, enfermedad y jubilación.

* DOS MESES DE VACACIONES CADA CUATRO DE NAVEGACION

* NO A LAS HORAS EXTRAS. Las que sean imprescindibles que nos las paguen como mínimo a 175 Ptas. para la categoría inferior.

* CAMAROTES INDIVIDUALES PARA TODOS LOS TRIPULANTES Y SUFICIENTES LUGARES DE REUNION Y ESPARCIMIENTO A BORDO.

* NO A LA LEY PENAL Y DISCIPLINARIA DE LA M.M. ¡No al control de la Marina Mercante por la marina de guerra!

COMPAÑERO: UNETE A NUESTRO SINDICATO

Lucha en tu barco, en el próximo convenio, en la próxima negociación, por esta Plataforma Reivindicativa.

La redacción del pasquín denota ya un serio esfuerzo por llegar a los barcos con mensajes claros, despojados del lenguaje político-ideológico, que tan difícil entrada tenía en las cámaras de los barcos:

Intentábamos con ello recoger las aspiraciones más sentidas de los trabajadores y darles una formulación clara de cara a la lucha en los barcos. Esa octavilla se tiró a miles y consiguió, si no más, un primer acercamiento efectivo, ya como SLMM, de nuestro movimiento con los compañeros embarcados¹⁰.

Este llamamiento, así como la carta abierta al presidente del Gobierno, mucho más que el "Avante", fueron los dos instrumentos más útiles de agitación y penetración del SLMM en los barcos durante 1975.

El viaje a Génova, con dinero recogido entre los participantes de una reunión en Madrid a mediados de noviembre, lo realizaron Alfonso Alonso Barcón y Juan Zamora. A su regreso, un informe firmado por "Ricardo" (alias de Juan Zamora), como Secretario General del SLMM, y fechado en noviembre de 1975, daba cuenta del resultado del viaje: se había conseguido el apoyo unitario de las tres centrales sindicales italianas (CGIL, CISL y UIL) para montar una oficina del SLMM en Génova.

Ese año 1975 acabó con la salida del "Avante" número 2, diciembre de 1975, editado en mejores condiciones de impresión y formato que el número 1, en una ciclostil mucho más moderna, cedida por la USO, y con un contenido netamente ideológico/organizativo: se trataba de acabar de modelar los fundamentos teóricos del SLMM. En primer lugar la unidad

¹⁰ J. Zamora, "Historia...".

organizativa de todos los trabajadores de un buque:

porque consideramos que la división de los trabajadores de la mar en función de sus ideologías o sus niveles de explotación dificulta notablemente la lucha de estos y por lo mismo favorece principalmente la división que tanto beneficia a los armadores.

Un Sindicato que agrupe a todas las categorías de trabajadores a bordo.

En segundo lugar, la unidad sindical por encima de partidos políticos y corrientes ideológicas:

La UNIDAD, máxima garantía de eficacia frente al capitalismo naviero.

Un Sindicato no debe ser un vehículo de implantación política o confesional determinada, sino que por el contrario, debe agrupar a todos los trabajadores independientemente de sus concepciones ideológicas particulares, para luchar unidos frente al poder único del capital (...)

Por ello, planteamos el SLMM como UNITARIO, aceptando en él toda presencia política determinada basada en la aceptación de los principios básicos sobre los que este se sustenta y con pleno respeto a las concepciones políticas personales.

El SLMM se reclamaba libre, por oposición y como alternativa al Sindicato oficial/nacional, creado por marinos y no por decreto administrativo; democrático, *aunque debemos reconocer que en estas circunstancias de clandestinidad, las posibilidades de hacer extensiva la voluntad democrática a todos los niveles se ve deformada por la imposibilidad de conocer la voluntad directa de todos sus miembros*; autónomo e independiente, rechazando *subordinar las orientaciones del Sindicato a las de un partido político, a las de un grupo confesional o a las del mismo Estado*.

Ya en ese segundo número de "Avante" se daba a conocer la primera dirección pública del SLMM: Vía Milano, 40, Génova, Italia.

Aunque el informe de "Ricardo" a la vuelta de Génova sugería una voluntarista rotación del responsable de la Delegación exterior, a fin de no *condenar a una única persona a un exilio prolongado*, la oficina de Génova

estuvo ocupada todo el tiempo (de enero a julio de 1976) por una única persona: Javier Lozano:

Además de la confianza que todos teníamos en él -en su capacidad, en su entrega, concurrían en J. Lozano una serie de circunstancias que facilitaban la elección. Fundamentalmente, el estado soltero de J. Lozano y su no dependencia de ninguna familia¹¹.

10.3 La delegación exterior.

El 22 de mayo de 1976, en el despacho del abogado Enrique Barón, entonces ligado a la Unión Sindical Obrera y que llegó a ser Ministro de Transportes en el primer Gobierno del PSOE, tras las elecciones de octubre de 1982, se presentó públicamente a la prensa y a la sociedad el SLMM. Todavía era un organismo ilegal.

Para llegar a ese punto hubo un enorme trabajo previo de extensión del sindicato. Si bien la presentación pública no era original, puesto que la conquista de la legalidad había sido ya abierta por el Congreso de mediados de abril de UGT y diversos actos públicos de USO y de CC.OO., sí suponía un punto de inflexión que reflejaba la madurez alcanzada por el SLMM. Cerró, en cierta manera, lo que luego algunos dirigentes llamaron *la época heroica*.

Ese trabajo de ampliación de los primeros círculos del SLMM tuvo dos ejes. El primero, la Asamblea de Barcelona, auténtico motor del SLMM en aquellos tiempos, con cinco protagonistas destacados: Juan Zamora, Agustín Montori, José Antonio Rodríguez Perea, Cecilio Pineda y Miguel Irazola. El segundo, la Delegación exterior, con Javier Lozano al frente, que realizó un ingente trabajo de relaciones con otros sindicatos y correspondencia con tripulaciones y personas concretas. En esa correspondencia, Lozano se dedicó a una labor de reflexión sobre la organización y las tácticas de lucha del SLMM labor facilitada por su contacto diario con los sindicatos italianos de marinos, muy ricos en experiencia de lucha y de intentos

¹¹ J. Zamora, "Historia...".

unitarios. La perfecta sintonía de esos dos pilares garantizó la expansión del SLMM sin grandes problemas y con una línea ideológica muy coherente.

Importante fue también Jesús Cacho, en Madrid, hasta que en julio de 1976 decidió prestar más atención a sus problemas personales y fue distanciándose de la militancia sindical activa.

Javier Lozano abrió la oficina de Génova el día 21 de enero de 1976. El mismo, en una carta fechada el día 25 de enero, explica su llegada:

Llego a Génova el miércoles, 21 de enero. Por la tarde de este mismo día me entrevisto con Gino Mammucari, secretario de la FILM-CGIL en Génova, y con Paolo Pieve, funcionario de la FILM-CISL. En todo momento, el recibimiento de los responsables de uno y otro sindicato ha sido atento y cordial. No es la primera vez que ellos apoyan a un sindicato extranjero. En las mismas condiciones en las que yo voy a estar, han tenido a un representante del sindicato de marinos griego, cuatro años, durante el régimen de los coroneles.

Este mismo día me asignan el despacho que voy a ocupar. Viene a ser la sala de reuniones de las oficinas de la CISL, que ellos apenas utilizan

En esa misma carta, Lozano menciona ya dos problemas que se reiterarán a lo largo de los seis meses que durará su estancia. El primero residía en el "contacto" para traer y llevar correspondencia y paquetes entre Génova y Barcelona aprovechando la línea de los Canguros. El segundo, la cuestión económica.

El primer problema se solucionó en un primer momento con un camarero italiano, militante de confianza, que durante un mes estuvo llevando y trayendo cartas y propaganda. Pero era demasiado esfuerzo para el tripulante italiano. En los meses sucesivos ejercería de correo un oficial de máquinas de uno de los "canguros" de Ibarra, Juan José Villaescusa, que tenía la impagable ventaja de añadir todo tipo de mensajes verbales a la entrega y recogida de paquetes. Se utilizaron también otros barcos e incluso un viaje de Juan Zamora a Torino a principios de junio.

El segundo problema era más difícil. Todo lo que había hecho el SLMM hasta ese momento había sido costado por los bolsillos particulares de sus iniciadores. Todavía no había afiliados, ni por tanto cuotas; ninguna ayuda se había recibido, aparte de los gastos del viaje a Londres de abril de 1975.

Estos eran los números de Javier Lozano:

Quedamos que percibiría, mensualmente, 20.000 pesetas. Sin embargo temo que es una cantidad excesivamente justa dada la carestía de la vida aquí. Por ello propongo subir un poco más esta cantidad. A ver que os parece y si lo aprobais o no:

Percibiría mensualmente:

- 200.000 liras de los sindicatos italianos = 17.500 ptas. aproximadamente
 - 5.000 ptas. aportación del SLMM 5.000

Total 22.500 Ptas. al mes

En este momento tengo en caja:

4.900 ptas. del dinero de SLMM que me quedaba en caja

10.000 ptas. aportación de Iñaki [Del Corte]

Más 200.000 liras de Jesús Cacho, más 40.000 liras de Juan Zamora.

Pienso que con este dinero que hay en caja y el que van aportar mensualmente los sindicatos italianos puede mantenerse la delegación exterior en Génova sin necesidad de que se mande nada desde el interior, al menos durante cinco o seis meses.

La labor en Génova del delegado, según publicó el "Avante" número 3, abril de 1976, era la siguiente: archivo de afiliados y documentación; registro de cuotas y aportaciones voluntarias; correspondencia constante con todos los compañeros que deseen afiliarse, recabar apoyos y establecer nuevos contactos; visitas a todos los buques en que naveguen marinos españoles. Contactos con otros sindicatos y grupos sindicales de marinos de otros países dándonos a conocer y recabando apoyo y solidaridad. Dependencia y contacto permanente con el Comité Ejecutivo del interior (Barcelona) y Asambleas, intercambiando información y sugerencias.

Existe un voluminoso archivo de la correspondencia mantenida desde Génova, punto de referencia público que sirvió en los primeros meses como muestra de la clara voluntad del sindicato por huir de los inconvenientes de la clandestinidad. Transcribo algunos párrafos de tres cartas que nos permiten comprender la labor concreta hecha desde la delegación exterior. La primera, fechada el 9 de abril, es respuesta a tres marinos del buque "Golar Robin" que habían contactado con Génova:

Queridos amigos Juan, Antonio y el compañero mecánico (no descifro el nombre):

Nos alegra mucho vuestro interés por el SLMM y el que ya, a bordo, hayais celebrado una Asamblea para charlar del mismo. En varias cartas que envió a distintos compañeros de a bordo (y también en la vuestra) os envió información sobre el SLMM y a través de la misma os podeis ir haciendo una idea de lo que somos y lo que pretendemos.

El intento que ahora llevamos entre manos creemos que es serio: es tratar de construir, con el esfuerzo de todos, un auténtico sindicato de marinos, independiente de cualquier otro grupo político y sindical aunque estemos, como es lógico, en contacto y colaboración con todos aquellos grupos que luchan por la defensa de la clase trabajadora (...)

Respondiendo a las preguntas concretas que haceis:

- Relación con organismos legales extranjeros: tenemos contacto con los tres sindicatos de marinos italianos (que trabajan juntos) y que nos apoyan. La ITF nos conoce, pero todavía no hemos podido establecer un contacto provechoso con ella.

- Aportación mensual. Tenemos una cuota al año de 500 pesetas. Como veis es una cuota pequeña y sirve para contribuir al mantenimiento de los compañeros que están liberados para hacer que el sindicato vaya para adelante, para pagar los boletines, hojas, sellos, etc. etc... es decir para llevar adelante la lucha¹². Como veis no concebimos el sindicato como una gran casa de seguros al que yo pago fuertes cuotas para que me dé unos servicios. ¿Por qué? Porque creemos que estos servicios (seguros de desempleo, accidentes, etc.) NO los tenemos que pagar nosotros sino que tenemos que ir consiguiéndolos mediante nuestras luchas de los beneficios que obtienen los capitalistas. Por ello, esta pequeña cuota es nuestra contribución a la lucha. Porque, por desgracia, sin dinero, es imposible organizarnos. Algunos compañeros aportan una mayor cantidad que la establecida, pero esto depende del nivel de conciencia que se tenga.

- Posibles grupos políticos capaces de legalizarnos cuando llegue el momento. En realidad no hace falta nadie que nos apoye para conseguir la

¹² La apertura de la delegación exterior abrió la puerta a la afiliación y pago de cuotas, fijada en 500 pesetas/año para 1976. Los únicos liberados del SLMM en ese momento eran Javier Lozano y Juan Zamora, que había de recibir, a partir de marzo de 1976, 20.000 pesetas al mes, más 5.000 por la hija.

legalización. Solamente hacemos ejercitar un derecho que nos corresponde como trabajadores: el formar sindicatos. A pesar de todo, estamos en muy buenas relaciones con UNIÓN SINDICAL OBRERA, COMISIONES OBRERAS y con otros grupos. Con UGT no tanto no por nuestra culpa, sino porque quieren hacer su propio sindicato y nosotros queremos UNIDAD de todos los trabajadores de la mar, autonomía e independencia.

- Puntos provinciales de reunión en la península. Estamos tratando de organizar ASAMBLEAS en todos los puertos. Existen ya en Barcelona, Bilbao, Valencia, Madrid. Están próximos a constituirse en Coruña, Vigo, Gijón, etc.

Os envío también un modelo de hoja de inscripción por si os animais a afiliaros, a lo cual os animo.

La referencia a las Asambleas era optimista. Funcionaban realmente Barcelona y Valencia, que surgió con gran fuerza a principios de abril de 1976, dirigida por Alfonso Alonso Barcón, tras un viaje a Valencia de Cecilio Pineda y Juan Zamora, los días 18-20 de marzo, dejando un buen número de "Avantes" y copiosa documentación. En Bilbao, la Asamblea era el abogado Ruiz Soroa con la ayuda esporádica de Antón Oleaga y de Iñaki del Corte cuando volvían de navegar. Ruiz Soroa había sido contactado por Juan Zamora y Miguel Irazola en un viaje realizado entre el 23 y el 28 de marzo a Galicia (contactando en Vigo con Tito Hucha, en Pontevedra con Alfredo Conde, y en La Coruña con el Stella Maris), Asturias (donde incorporaron al SLMM a Rafael Lobeto) y Bilbao.

La segunda carta, de otro tenor, es la que envió Lozano a Rafael Lobeto, por sugerencia de J. Zamora, el 12 de abril de 1976:

Amigo Rafael:

Nuestro común amigo, Juan Zamora, me dice que conoces todos los planteamientos y la línea sindical del SLMM y que estás muy dispuesto a trabajar en la puesta en marcha de la ASAMBLEA de Gijón. Como te puedes imaginar, esto supone una buena inyección de ánimo para seguir adelante en esta lucha obrera del trabajo en la mar (...)

Supongo que en un principio será muy difícil echar a andar todo eso. Puedes tomar contacto, si te parece con el cura del Stella Maris de Musel, Evaristo,

para ver si, como está ocurriendo en otros puertos, deja los locales para reuniones, etc. Si es así, creo que sería una buena manera de comenzar, el fijar un día y hora a la semana y como tienen en Barcelona y Valencia invitar a los marinos que se encuentren en puerto, o de vacaciones, a la reunión.

La tercera es una muestra de cómo el SLMM se acercaba a los marinos. Va dirigida a Heliodoro Rey y lleva fecha de 27 de enero de 1976:

Amigo Heliodoro:

No nos conocemos de vista, pero por las referencias que tengo, pienso que puedes estar interesado en el Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM) que un grupo de marinos, titulados y no titulados, de todo el Estado español hemos puesto ya en rodaje y en torno al cual pretendemos aglutinarnos el mayor número de marinos mercantes que tratamos de defender nuestros derechos como clase trabajadora frente al capitalismo naviero (...)

Te escribo desde Génova donde hemos montado una delegación exterior, apoyada por los sindicatos italianos de marinos, con el fin de que la gente pueda afiliarse a esta delegación y así conservar la clandestinidad a la que se nos obliga en estos momentos(...)

La cuota de afiliación (que no es necesario pagarla de inmediato y ya os indicaremos el modo de hacerlo) ha quedado establecida, en esta primera etapa, en 500 pesetas al año. Aunque es pequeña, creemos es suficiente para comenzar a andar y para realizar la labor que creemos más necesaria en estos momentos: despertar la inquietud y la conciencia sindical entre el mayor número posible de compañeros.

Así, con viajes, contactos cruzados entre marinos que conocían a otros marinos (Lobeto, por ejemplo, fue un contacto sugerido por Jesús Cacho, porque habían navegado juntos; Ruiz Soroa era un profesor muy conocido por su talante democrático; Alfredo Conde era conocido de Alonso Barcón), cartas, visitas a los barcos para dejar propaganda del sindicato y, si era posible, reunirse con la tripulación, y el boca a boca que se derivaba de todo ello, el SLMM se fue afirmando entre los puertos y las tripulaciones como se extiende una mancha de aceite. Entre diciembre de 1975 y mayo de 1976, se visitaron más de 90 barcos españoles en el puerto de Barcelona. Entre abril, mayo y junio fueron visitados alrededor de 50 barcos en Valencia.

La dirección del SLMM, clave en aquellos momentos de afirmación en que había que dar muchas respuestas sindicales y organizativas, la soportaban la Asamblea de Barcelona y la delegación exterior. En Barcelona se editaba el "Avante", piedra angular donde se iba definiendo, en concreto, el carácter asambleario y democrático del SLMM. En una carta a la delegación exterior, fechada el 23 de marzo, Zamora explica:

El "Avante" se ha retrasado unos días porque su elaboración está resultando lenta y laboriosa. Todavía quedan muchas zonas de nuestros planteamientos oscuras y poco claras que cuando se suscitan provocan la discusión y el debate. Sin duda avanzamos -¡y a qué ritmo!- pero todavía nos falta claridad de dirección, cosa lógica si tenemos en cuenta nuestra escasa experiencia de lucha en el sector de los trabajadores del mar.

El "Avante" número 3 fue en su práctica totalidad redactado en Barcelona y escrito en una máquina eléctrica en el domicilio de Cecilio Pineda. Su artículo de portada, *Nuestro Sindicato*, es un auténtico editorial programático:

(...) El SLMM ha nacido como fruto de las aspiraciones de los marinos de dotarse de una organización que defendiera sus intereses en tanto en cuanto trabajadores y nació como tal Sindicato por la necesidad de una iniciativa de suficiente envergadura para terminar con la desunión y desinformación características del mundo de la mar, y que han permitido mantener este sector entre los más explotados del mundo del trabajo.

El SLMM es un movimiento sindical que no está hecho, que se va haciendo, que es tuyo y es mío, de nosotros, marinos. Que será como nosotros queramos que sea, en el que cabemos todos los trabajadores de la mar por encima de categorías a bordo, y en el que no se miran las ideas políticas concretas de cada uno. Su única premisa es la de ser de todos y para todos: democrático. Y su única justificación es la de servir de instrumento organizativo para defender nuestros derechos como trabajadores.

Las condiciones existentes en el mundo de la mar exigen una organización lo más amplia y abierta posible que consiga superar los temores de manipulación que el trabajador de la mar pueda tener, llevándole a la conciencia de su explotación y de la necesidad de una lucha unitaria frente al armador. Y a la vez agrupe a aquellos trabajadores dotados de mayor

espíritu de lucha que puedan hacerla efectiva.

Así, creando un sindicato de clase (nuestro, separado totalmente de los armadores) y dotándolo de una estructura y organización eficaz (Asambleas de buques, Asambleas de Puerto, Oficina exterior...) que garantice su dinamismo y que por su carácter totalmente abierto y democrático pueda llegar a la totalidad de la Marina Mercante, se consigue superar la natural disgregación del sector marítimo.

Apoyando las reivindicaciones llevadas a cabo en los centros de trabajo a través de las Asambleas de buque y de puerto, el SLMM fomenta la adquisición de conciencia de clase entre los trabajadores de la mar y su participación mayoritaria, estén afiliados o no, en las luchas laborales (...)

El proyecto en que estamos empeñados (recuperar nuestra dignidad como trabajadores, defender nuestros derechos como clase asalariada y explotada), exige nuestra colaboración personal y colectiva (...).

La afiliación al SLMM y el abono de las quinientas pesetas anuales de cuota, puede y debe ser una forma de colaboración. Repetimos: no la fundamental; pero sí importante (...)

Es posible que esto de la afiliación cause recelos en algunos compañeros. ¡TANTAS VECES NOS HAN ENGAÑADO A LOS MARINOS! Nuestra única respuesta a estos recelos son nuestros actos, nuestras acciones, nuestros planteamientos. El SLMM es un sindicato hecho por los marinos. Triunfará o fracasará en los barcos. Reivindicamos mejores sueldos, más vacaciones, mejores condiciones de vida a bordo, la reforma a fondo de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, cien por cien del salario real para jubilación, enfermedad, vacaciones, etc. etc. (...)

La legalidad vigente en estos momentos en España no nos reconoce como Sindicato. Lo único legal para ellos es el inútil "sindicato" vertical. Pero nosotros no nos consideramos ni ilegales ni clandestinos¹³ (...)

¹³ De los esfuerzos del SLMM por darse a conocer son una prueba las conferencias organizadas en la Escuela de Náutica de Bilbao, en marzo, donde habían de intervenir José María Ruiz Soroa, Javier Erauskin y Juan Zamora, que fueron prohibidas; y el acto, también organizado por los alumnos, a finales del mismo mes, en la Escuela de Barcelona, conferencia que "fue cortada al viejo sistema del ordena y mando por un moderador-censor impuesto cuando se iba a informar sobre el SLMM" ("Avante", número 3, abril 1976). Los conferenciantes eran Agustín Montori y Aurelio Queraltó, y el moderador-censor, Gerardo Conesa.

Vamos a intentar unirnos como trabajadores del mar; vamos a presentar un frente unido que impida la brutal explotación a que nos vemos sometidos; vamos a reclamar nuestros derechos que emanan del sacrificio de esta vida que llevamos, de la separación de nuestras familias y medio social. Vamos a dejar de ser presa fácil de armadores que engordan sus cuentas corrientes utilizando nuestra dispersión y nuestra división a bordo. Vamos a dar la cara por una vez y de una vez para siempre.

Pero todo eso hubiera quedado en mera retórica y buenos deseos si el sindicato no hubiera empezado a actuar. Basándose en la experiencia de otras luchas obreras, concretamente en las protagonizadas por los trabajadores de Seat¹⁴, el grupo de marinos de Barcelona (la Asamblea de Barcelona), acordó con el despacho de abogados laboristas de Albert Fina y Montserrat Avilés iniciar una relación de asesoramiento jurídico. La Asesoría cubría la parte jurídica de los conflictos y era una dirección legal que los trabajadores podían utilizar para reunirse y trazar la táctica y estrategia sindical a aplicar en cada caso. Además, la experiencia político-sindical de la Asesoría -de la que formaban parte no sólo abogados-, y especialmente de Isidor Boix, ingeniero y dirigente del PSUC, fueron de gran importancia para la consolidación real del SLMM. Hasta que en noviembre de 1976, el SLMM pudo alquilar su primer local, en la Calle Argentería de Barcelona, el despacho de Fina-Avilés fue la sede del sindicato.

El primer conflicto, *el caso de "La Giralda"*, supuso para el SLMM la oportunidad de demostrar su eficacia. En "Avante", número 3, abril de 1976 informaban del caso con ese aire pedagógico que caracteriza todas las publicaciones elaboradas por la Asamblea de Barcelona:

"La Giralda", un buque de "Marítima Andaluza", llegó al puerto de Barcelona el pasado 26 de febrero¹⁵. Se pasó todo el mes de febrero en puerto y al final de mes no llegó el dinero de la nómina. El capitán y el jefe de máquinas abandonaron el barco. Los tripulantes -nueve subalternos y un patrón de cabotaje enrolado de primer oficial- se quedaron solos. El consignatario, representante del armador, se sacaba el muerto de encima.

¹⁴ J. Zamora, en colaboración con un dirigente histórico de Seat, Silvestre Gelaberte, había escrito una extensa "Historia del Movimiento Obrero en Seat", publicada en 1977 por la Editorial Einaudi, de Torino.

¹⁵ La fecha está equivocada por un error de imprenta. "La Giralda" atracó en Barcelona el día 16 de febrero.

Estamos ante un caso típico de gansterismo empresarial. Se acaba la comida de la gambuza. Los tripulantes no tienen dinero ni para telefonar a casa.

Puestos en contacto con miembros del SLMM en Barcelona, los tripulantes inician las acciones legales para defender sus derechos pisoteados por un armador sin escrúpulos. El SLMM entregó a los compañeros de "La Giralda" 2.000 pesetas como primera contribución a un fondo de resistencia para no ser vencidos por el hambre. Se hizo una gran campaña de prensa que dió como resultado la publicación del caso en todos los periodicos de Barcelona y un breve comentario en la televisión. Luego, los tripulantes, con la ayuda de nuestro sindicato, iniciaron una campaña de solidaridad entre los barcos surtos en Barcelona, entre los estudiantes y cursillistas de la Escuela y en otros ámbitos obreros más alejados de la problemática de la marina mercante. El resultado, la respuesta solidaria de los trabajadores fue impresionante. Llegaron aportaciones monetarias y tabaco de distintos buques, más de 8.000 pesetas recolectadas en la Escuela de Náutica, 12.000 pesetas de los trabajadores de Vulcano -en cuyos muelles está atracado el barco-, 4.000 pesetas de marinos de La Coruña, 1.000 pesetas de compañeros de Madrid, etc. Especialmente significadas fueron las 5.000 pesetas recibidas de "Solidaritat", organismo eclesiástico-civil de Barcelona que cuenta con un fondo para ayudar a los trabajadores en conflicto. Igualmente es de destacar el escrito que la tripulación del buque-tanque "Campochico" dirigió a los trabajadores de "La Giralda".

La decisión de los tripulantes ante el apoyo y solidaridad de sus compañeros es firme: llegar hasta el final. Los armadores españoles están demasiado acostumbrados a que cuando tenemos algún problema lo arreglemos abandonando el buque y la compañía. Y así no arreglamos nada, ni siquiera nuestra situación personal. Bien es cierto que no contábamos con apoyos y que la lucha se hacía muy difícil. Pero esto se ha acabado: los marinos españoles hemos despertado ya y estamos dispuestos a que no se nos siga pisando con toda impunidad como hasta ahora.

Del caso de "La Giralda" podemos éxtraer algunas lecciones. En primer lugar la inutilidad e inoperancia del "sindicato" vertical. Cuando los tripulantes acuden a ellos en busca de ayuda -para eso pagamos todos los marinos una cuota "sindical" obligatoria que se nos descuenta de nuestros salarios- les dicen que ellos no pueden hacer nada, que se arreglen como puedan. Luego, cuando el caso salta a la prensa y los tripulantes se movilizan en busca de solidaridad, el "sindicato" vertical se irrita y quiere intervenir. Pero aún contando con la buena voluntad de los abogados que trabajan para la CNS, el "sindicato" vertical", controlado por armadores y presidido por uno de ellos, esta incapacitado para defender a los trabajadores. No es un

sindicato nuestro, de clase. Primera lección.

En segundo lugar, la Comandancia de Marina. Se han inhibido del problema laboral, que no compete a ellos como militares resolver, y han facilitado en el ámbito de su competencia la resolución del conflicto. Nos consta la voluntad de la autoridad de marina del puerto de Barcelona para arreglar el asunto en bien de los trabajadores¹⁶. Sucede que no pueden hacer más, porque también ellos están sujetos a unas leyes que deben acatar. Si no han hecho más, lo cierto es que han dejado hacer -no se han metido con los tripulantes- y sus intervenciones hay que considerarlas justas y correctas. Segunda lección.

Los trabajadores han presentado demanda por despido nulo y declaración de conflicto colectivo, asesorados por los abogados laboristas de Barcelona, Alberto Fina y Montserrat Avilés. Hay además una demanda por embargo preventivo del buque. Con todo ello el caso parece encauzado en sus aspectos jurídicos y es de esperar una justa y satisfactoria resolución para nuestros intereses. La razón que nos asiste es total. La tercera lección del caso podría ser esta: compañero, cuando tengas algún problema ponte en contacto con otros marinos del Sindicato Libre, acude a un abogado de confianza, presenta demanda en la Magistratura o en la Delegación de Trabajo. No abandones la batalla antes de haber empezado a luchar. Nuestra fuerza, UNIDOS AL SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE, puede ser mucho más grande que la de cualquier armador.

10.4 El ejemplo de CAMPSA.

Inmediatamente después de este caso, en el fondo *un caso bastante feo*, como lo calificaba Agustín Montori en carta a Javier Lozano fechada el 10 de marzo de 1976, llegó al SLMM el primer asunto sindical de gran envergadura: el conflicto que plantearon los tripulantes de Campsa para

¹⁶ Algunos miembros del SLMM se habían entrevistado días antes con el segundo Comandante de la Comandancia de Barcelona, Ignacio Celier, aprovechando las relaciones personales anudadas en la Escuela de Náutica, donde el comandante Celier había sido profesor de la asignatura de electricidad. La actitud abierta y dialogante de Celier fue de gran ayuda para una transición político-sindical pacífica en el mundo marítimo de Barcelona.

mejorar el Convenio en vigor. Básicamente, los tripulantes, ahora representados por algunos "jurados" combativos elegidos en las elecciones sindicales de 1975, pedían la equiparación de sus condiciones laborales a la de los trabajadores de tierra de la misma compañía. Esta era una vieja aspiración de la flota, puesta de manifiesto en la firma del Convenio Colectivo, vigente de 1 de enero de 1975 a 31 de diciembre de 1977, que refleja de una forma material y concreta, la discriminación de los trabajadores del mar.

Ya cuando se firmó el convenio hubo una fuerte protesta en los barcos, llegándose ya entonces a plantear la posibilidad de acudir a un conflicto colectivo¹⁷. Lo más sangrante del convenio era el régimen de descuentos en las vacaciones:

El personal desembarcado tendrá derecho a disfrutar las vacaciones de acuerdo con el siguiente cuadro:

AUSENCIAS ANUALES	Número de días de vacaciones
Ninguna	80
Hasta 5 días	70
De 6 a 15 días	60
De 16 a 25 días	50
Más de 25 días	40

Se considerarán días de ausencia a estos efectos el tiempo que, a partir de la última vacación disfrutada, el interesado haya estado desenrolado por enfermedad, accidente o licencias con o sin sueldo, exceptuándose únicamente permiso reglamentario por exámenes, matrimonio del tripulante, nacimiento de hijos, fallecimiento de la esposa, padres, hijos o hermanos, así como en los casos de enfermedad o accidente que requieran intervención quirúrgica u hospitalización mientras dure ésta.

Se mantiene la supresión de la ampliación de vacaciones por trienios y por acumulación de domingos y festivos.

¹⁷ J.Z.T. "Campsa: conflicto flotante", revista "Triunfo", número 652, 20 de mayo de 1975.

En este período está incluido el tiempo que el tripulante precisa para su incorporación, tanto a su domicilio como al buque, una vez disfrutadas las vacaciones.

Después de muchas reuniones, en los barcos y en la Asesoría Jurídica del SLMM en Barcelona, tras un escrito de denuncia del Convenio que fue pasado a la firma por la flota de Campsa, para legitimar la acción del nuevo Jurado, elegido en las elecciones sindicales de 1975, e introducir la democracia sindical en los buques, se decidió la presentación de un Conflicto Colectivo de Trabajo (basado en el Decreto-Ley 5/1975, de 22 de mayo), de modélica redacción (una síntesis de este documento en Anexo 6).

La experiencia sindical que supuso el conflicto de Campsa para todos los miembros y responsables del SLMM es difícil de exagerar. Lo mismo cabría decir de su importancia para la consolidación del SLMM como instrumento unitario de los trabajadores en sus relaciones laborales. Un informe del SLMM, elaborado a raíz de la *Primera reunión de delegados sindicales de buque de la flota Campsa*, que tuvo lugar en Barcelona el 23 de enero de 1977, llegaba a las siguientes conclusiones:

El desarrollo y el proceso de movilización que tuvo lugar entre los trabajadores de la flota Campsa hay que considerarlos muy positivos, en conjunto. Partiendo prácticamente de cero, con una escasísima experiencia sindical y en condiciones legales desfavorables, los trabajadores fuimos capaces de conseguir, por primera vez en la marina mercante, la ruptura parcial de un Convenio, imponiendo una serie de mejoras antes de que éste finalizara su vigencia.

Las más de mil firmas recogidas, el ambiente de expectación colectiva en los buques, las asambleas y la elección de Delegados Sindicales han constituido logros indudables, parte de cuyos frutos están aún por recoger. El conflicto colectivo de Campsa ha sido la primera acción sindical colectiva de envergadura que hemos llevado a cabo los trabajadores de la marina mercante.

La equiparación pedida con los trabajadores de tierra no se consiguió. Globalmente considerada, era una reivindicación excesiva por los aumentos que hubiera supuesto. Con todo, se arrancaron a la empresa mejoras

salariales de entre 4.000 y 40.000 pesetas al mes, en función de la categoría, buque y características del puesto de trabajo y 4 días adicionales de vacaciones al año (en total 84 días de vacaciones anuales, con posibilidad de disfrutarlos en dos veces). Estos resultados, muy buenos pero lejos de las expectativas que había levantado la equiparación con tierra, levantaron críticas diversas a la actuación del Sindicato, poniendo a prueba la capacidad unitaria de los trabajadores. Prueba mal superada. La incomprensión del principio de la unidad de todos los trabajadores de un buque, a pesar de la evidencia de que la división (oficiales por un lado, especialistas por otro; la cubierta con sus peticiones y el personal de máquinas con las suyas; etc.), tan sólo beneficiaba a la empresa, se puso claramente de manifiesto. Los tres miembros del Jurado más representativos, que de hecho habían llevado el peso de la movilización en la flota, Santiago Aguirre, Juan Font y Alberto Bernáldez, capitán, radiotelegrafista y jefe de máquinas, respectivamente, dimitieron ante los compañeros de su categoría, sin entender que su actuación y la del SLMM, había sido hecha en nombre de todos los trabajadores.

Para el SLMM (informe citado), el desarrollo del conflicto fue un éxito: *hablamos de victoria por un razonamiento muy elemental: lo que se ha conseguido no se hubiera logrado sin las firmas, sin las asambleas, sin la elección de Delegados, es decir sin la primera movilización colectiva de las tripulaciones de la flota de Campsa.*

10.5 El "Movimiento de Trabajadores del Mar" (MTM).

En medio de toda esta actividad de organización y acción sindical, con la fragilidad que comporta la escasez de medios económicos y las dificultades políticas de los inicios, surgió en Madrid el primer problema de enfrentamiento interno del SLMM. Un grupo de marinos, liderados por Javier Sánchez Erauskin, lanzaron a finales de enero de 1976 una crítica al SLMM basada en los criterios de una corriente dogmática de Comisiones Obreras, acérrima partidaria de mantener el "movimiento socio-político", descartando la creación de sindicatos. Acusaban al SLMM de elitista (dirigido por oficiales), antidemocrático (*al cabo de diez meses nos preguntamos donde está la representatividad*), utópico (*porque utópico es plantearse el crear un sindicato clandestino*), y de no hacer nada aparte de

sacar *dos números de una revista de puro contenido teórico*. Aunque injustas y *carroñeras*, como las calificó Javier Lozano en respuesta fechada el 28 de febrero de 1976, las críticas de Erauskin y su grupo reflejaban las enormes dificultades de los inicios del SLMM:

En diez meses no se han conseguido los enlaces, centrales y asambleas de Galicia, Andalucía, Canarias, etc. de las que se hablaba en las primeras reuniones. Hace poco Bilbao ha tenido que ser cubierto por un compañero que estaba haciendo el curso de Capitanes en Madrid, ante la falta de afiliados comprometidos. De forma triunfalista se habla de todos aquellos que de alguna manera han tenido noticia de la aparición del SLMM, pero ¿de verdad se le puede contar como personal afiliado? ¿Se ha podido tan siquiera llevar adelante el pago de cuotas muestra de un mínimo compromiso? ¿Cómo justificar el hecho de la no asistencia de marineros a las reuniones? Todo ello no hace sino evidenciar unos planteamientos y una línea inoperante y desgraciadamente clasista pese a tanta declaración teórica de unión entre Oficiales y personal Subalterno.

La peor consecuencia de este enfrentamiento fue que a partir de marzo ya no se pudieron utilizar los locales de la revista "Hombres del Mar" como base en Madrid del SLMM. El domicilio de Jesús Cacho hacía de buzón, pero sin la operatividad de una oficina pública y abierta.

Las críticas de Erauskin culminaron en mayo con el lanzamiento de un nuevo escrito firmado por un piloto, tres radiotelegrafistas y un mecánico naval, con el visto bueno del dirigente de CCOO, Francisco García Salve, y la puesta en marcha de un confuso Movimiento de Trabajadores del Mar, que se diluyó sin haber empezado a actuar.

El escrito con el visto bueno de García Salve, dirigido a *los compañeros de las asambleas del SLMM*, cuestionaba con dureza el planteamiento unitario que, en su opinión, era más *un obstáculo que un camino hacia la pretendida unidad sindical*:

Es evidente que entre los marinos habrá diversas corrientes políticas y sindicales (UGT, CNT, USO, CCOO, etc.) y que en un proceso acelerado, dada la dinámica política del país, ello irá en aumento, con un encuadramiento lógico en sus respectivas ramas sindicales o movimientos obreros antes que en un nuevo sindicato que se declara independiente de

La verdad es que Comisiones Obreras (y el PCE/PSUC), siempre estuvo dividida en cuanto al SLMM. Los dirigentes de Catalunya y algunos de Madrid, especialmente Nicolás Sartorius, apoyaron la posibilidad unitaria que el SLMM representaba. La mayoría de los dirigentes gallegos y andaluces, y en Madrid Julián Ariza y García Salve estaban en contra. Su razonamiento era típicamente dogmático: el que no esté en CCOO no está por la unidad.

De UGT no había duda. Vetaron la entrada del SLMM en la ITF e impidieron cualquier ayuda de este organismo. El 28 de enero de 1976, la Comisión Marítima de la ITF decidió respaldar el apoyo que la FILM-CISL daba al SLMM y aportar una ayuda indirecta de 1.000 libras esterlinas. En febrero, sin embargo, el Comité ejecutivo de la ITF decidía *canalizar toda la ayuda de la ITF a los trabajadores del transporte de España a través de la UGT*, aportando para ello ¡27.000 libras esterlinas! a la sección de transportes de UGT. Javier Lozano llegó a temer, incluso, después de esa decisión de ITF y la nula voluntad de UGT, el cierre de la delegación exterior (carta de Lozano, 24 de febrero de 1976)¹⁸. El cierre se evitó por la intervención de CCOO y USO ante los sindicatos italianos.

Tan sólo USO, cuyos máximos dirigentes habían sacado un libro, escrito en colaboración con un marino vinculado al SLMM¹⁹, se mantuvieron firmes y constantes en su apoyo.

Si a pesar de tantos inconvenientes, el SLMM continuó su camino por la unidad sindical fue por dos razones. Una interna: la cohesión y capacidad política de un núcleo dirigente convencidos de que ese era el camino correcto (y del que algunos de sus más destacados miembros: Zamora, Cacho, Del Corte, Oleaga, Pineda, eran militantes del PCE/PSUC); y otra externa: la rápida expansión del SLMM y los primeros frutos de su actividad.

¹⁸ En carta de 2 de abril, Lozano hacía el siguiente comentario: "Veo que UGT ha optado por un sindicato propio, de partido, en lugar de apoyar al SLMM, ya porque no cree en nuestra línea autónoma, ya porque en la lucha hoy planteada entre los diversos partidos y grupos sindicales de España, ve la posibilidad de extender su influencia de grupo UGT/PSOE en el mundo del trabajo de la mar sirviéndose de apoyos internacionales. Es lamentable que UGT por intereses de grupo o partido, sin tener ninguna incidencia real en la marina mercante, pero sirviéndose de sus relaciones históricas con organizaciones tan importantes como ITF, haya puesto las bases de una división artificial entre los trabajadores de la marina mercante con grave perjuicio para nuestros intereses de trabajadores".

¹⁹ Manuel Zaguirre y José M^a de la Hoz, en colaboración con Juan Zamora, 1976, "Presente y futuro del Sindicalismo", Barcelona, Editorial Nova Terra.

10.6 La conquista de la legalidad.

Había 100 afiliados el 30 de abril de 1976; 600 a finales de mayo; más de 1.000 en julio; 2.500 en noviembre y casi 4.000 al acabar el año; en febrero de 1977 eran ya 6.500 los afiliados y en julio, durante el primer Congreso, había ya 11.000 afiliados. En Valencia, una Asamblea de extraordinaria actividad a partir de abril de 1976, pasaron de cobrar 90 cuotas entre los meses de abril, mayo y junio de 1976 (45.000 pesetas en total), a recibir más de 300 nuevos afiliados cotizantes en el mes de agosto.

Desde el punto de vista organizativo, el SLMM realizó una Coordinadora (todavía llamada en ese tiempo "Asamblea Nacional") los días 20 y 21 de febrero, en Madrid; y otra en La Coruña, los días 24 y 25 de abril. A la primera, que se aprovechó para entregar en Presidencia del Gobierno el escrito de Barcelona de marzo de 1974 con 1.056 firmas (40 capitanes, 47 jefes de máquinas, 477 oficiales y 491 subalternos), acudieron 4 miembros de Barcelona, otros tantos de Madrid, Tahaño de Valencia y Antón Oleaga de Bilbao. Allí se aprobó pagar un sueldo de 25.000 ptas. a un liberado del interior, J. Zamora, *que actuará en nombre del SLMM, con la completa confianza de las Asambleas y en coordinación con la oficina de Génova y la Coordinadora nacional*, intensificar las visitas a los buques con vistas a constituir Comisiones de Buque y, al ejemplo de Barcelona, conectar con abogados laboristas en todos los puertos, *que puedan prestar sus servicios a los compañeros que lo requieran*.

La segunda fué más movida por el "tema Muinelo". Rafael Muinelo había contactado con la delegación exterior en marzo de 1976, mediante dos cartas "entusiastas" en las que llegaba, *si fuera necesaria mi presencia*, a ofrecerse para trabajar en Génova (carta de 7 de marzo). Lozano, carta del 18 de marzo de 1976, le contestó animándole a que pusiera en marcha una Asamblea de puerto en La Coruña:

He recibido tus dos cartas en las que nos das la buena noticia de tu total solidaridad y entrega a la causa del SLMM y, al mismo tiempo, envías informaciones interesantes sobre actividades UOMM, Colegio Profesional y una larga lista de direcciones de compañeros a los que se puede enviar la propaganda sindical. Gracias por todo ello (...)

Como veo que vas a estar en La Coruña una temporada, te diré que ha

pasado por allí hace poco el compañero liberado del SLMM en el interior con el fin de activar aquello y montar allí una ASAMBLEA del SLMM (ya sabes que la estructura del SLMM en los puertos se centra en torno a las ASAMBLEAS que ya funcionan en Barcelona, Valencia, Bilbao, Madrid y, en este momento, se están poniendo las bases en algunos otros puertos y, entre ellos, Coruña). Todavía no sé los resultados de estas gestiones del compañero liberado pero pienso que tú podrías ser un buen puntal para activar esta Asamblea en Coruña (...).

Con esa carta, Muinelo se investió de "representante de Galicia en el SLMM" y se dedicó a intrigar lanzando todo tipo de diatribas contra el sindicato. Se rodeó de unos cuantos alumnos de náutica y reivindicó la plena autonomía de un confuso "poder gallego". En abril de 1976, Lozano recibió una carta de siete marinos gallegos, en representación de un grupo mayor, desvelando *las cualidades de oportunidad (tardía) y oportunismo de gallinero y escaparate* de Muinelo. Le acusaban también, con datos y fechas, de un afán desmedido por atribuirse los méritos ajenos, de jactancia y de especialista en reventar reuniones, *de vividor poco claro*, por lo que fue expulsado del grupo de alumnos y profesionales que llevaban la movilización de la Escuela de Náutica de La Coruña. La respuesta de la delegación exterior (16 de abril de 1976), pone en evidencia la facilidad con que era posible arrogarse un papel representativo en el SLMM:

Queridos amigos:

Me alegro que me comuniquéis el asunto de Rafael Muinelo. Como comprenderéis, yo no conozco a la mayoría de compañeros que escriben a Génova y tengo que fiarme, en principio, de lo que dicen sus cartas. Fácilmente me pueden engañar.

Sin embargo, he recibido también por otro conducto, hace unos días, noticias no muy favorables de este compañero para el SLMM.

Así que decididamente, yo retiro mi confianza en este compañero para realizar cualquier gestión del SLMM. Ni por mi manera de ser, ni por la seriedad del asunto que llevamos entre manos, me agradan maneras de actuar "fantoques" (...)

Os agradezco, de verdad, el haberme hecho llegar vuestro justo cabreo ante actitudes y personas que nada benefician nuestra lucha obrera en la mar.

Era tarde. El espontaneísmo y autonomía de las "asambleas" en los puertos, modelo organizativo que sirvió para la expansión de primera hora, pero que luego se demostró inservible por los grandes problemas que acarrearba, hacía posible que cualquier desaprensivo se erigiera en representante de una "Asamblea" de puerto, aunque ésta no existiera más allá de dos o tres amigos. Eso sucedió en La Coruña con Rafael Muínelo durante 1976 y 1977 y con otras "Asambleas" -Sevilla, Avilés, Ferrol, Cádiz, Málaga, Cartagena, etc. en otros períodos- con la consecuencia de pérdida de prestigio para el SLMM que ello acarrearba entre los barcos.

La existencia de esas "Asambleas" supusieron una cierta parálisis de los órganos de dirección del SLMM, especialmente de la Coordinadora Estatal, más dedicada a resolver los problemas que provocaban que a coordinar y dirigir la acción sindical. A ellas y al SLMM, que no supo resolver el problema, parecen dirigidas las críticas que Javier Sánchez Erauskin había presentado en noviembre de 1975:

(...) Y es que en el fondo de toda esta situación hay causas que habría que analizar cuidadosamente. Yo me atrevo a adelantar esta: que en realidad nos estamos moviendo con una equivocada acepción del Sindicato y de las exigencias que éste plantea. Se ha buscado un sindicato original y propio que en realidad venía a ser un difuso movimiento de concienciación en la lucha de clases. Se ha querido inventar un sindicato cargado de mensaje político (véase programa y estatutos), con una total ignorancia y desprecio por los aspectos técnicos de un Sindicato (...)

El proselitismo falla por su propia base al no responder a una labor gradual o escalonada de acciones. Nos limitamos pues a buscar gente cojonuda con la que se empalma bien, nos animamos mutuamente y... hasta dentro de dos años que volvamos a coincidir en algún puerto o embarque. De esta forma no sólo no vamos a ninguna parte, sino que contribuimos a sembrar la confusión de mucha gente (...)

En la Coordinadora del 24-25 de abril participaron gente de Coruña y 4 miembros del SLMM de Barcelona. No fue nadie de Madrid, ni de Valencia, ni de Bilbao. Como decisiones -además de no atajar el tema Muínelo-, la única que se tomó fue presentar públicamente el SLMM en Madrid el día 22 de mayo.

En la documentación del SLMM de esos meses, enero-junio de 1976, se

observa un evidente desfase entre las actas de las "Asambleas Nacionales" (luego Coordinadoras Estatales), y los documentos de organización interna, con respecto a los planteamientos de estrategia sindical y las propias acciones sindicales. Mientras se maduraba el objetivo estratégico de conseguir un Convenio Base para toda la marina mercante, objetivo que favorecía la unidad de todos los trabajadores del sector, y una línea táctica de suscitar la discusión de convenios de empresa que convergieran con el objetivo anterior; mientras se desarrollaba todo un discurso sindical unitario de gran calado para el sindicalismo en general, las Asambleas Nacionales discutían sobre "personalismo", sobre una confusa "autonomía" de las Asambleas de Puerto, o sobre cómo había que llamar a las Comisiones de Buque porque ese nombre "recordaba" una determinada central sindical. Este desfase entre acción/organización, entre estrategia sindical/capacidad (número, experiencia, etc.), de los dirigentes será una constante de la historia del SLMM.

La presentación pública del SLMM ratificaba la decisión de ganar la legalidad sin supeditarse al ritmo político que marcaba la transición:

Necesitábamos salir de la clandestinidad, dar la cara, empezar a trabajar públicamente, abiertamente, única manera de llegar a todos los trabajadores del mar. Los cambios políticos operados aceleradamente en el país tras la muerte de Franco en noviembre de 1975, posibilitaban y hacían poco peligrosa esa salida a la luz pública²⁰.

El SLMM apareció en público el 22 de mayo de 1976, ante la prensa, con la cara destapada y esta carta de presentación (publicada en "Avante", número 4, junio de 1976), que suponía una clarificación y una mayor precisión y desarrollo ideológico del concepto de unidad sindical que preconizaba el SLMM:

Los trabajadores de la marina mercante española hemos estado hasta el presente marginados de la lucha obrera. Diseminados en pequeños grupos, sin poder tomar contacto unos con otros, divididos a bordo de los buques en dos categorías sin apenas relación entre ellas (oficiales y subalternos), sujetos a unas leyes disciplinarias militares que consideran amotinamiento (y se juzga por tanto en Consejo de Guerra) cualquier intento común de lucha

²⁰ J. Zamora, "Historia...".

a bordo, no hemos sido capaces de plantear estas luchas para defender nuestros derechos de trabajadores. Ello ha llevado a que la explotación del trabajador de la mar sea superior a la del trabajador de tierra.

Sin embargo, esta marginación ha llegado a su fin. En abril de 1975, hace ahora algo más de un año, un grupo de trabajadores de la mar, de todas las categorías profesionales y de distintas nacionalidades y regiones del Estado español, pusimos en marcha el SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE, como un intento serio y realista de ir superando estas dificultades (dispersión, falta de experiencia, jerarquización y militarismo, etc.) y de hacer posible la participación y la lucha de todos los trabajadores de la mar en defensa de nuestros derechos.

Para ello y recogiendo las experiencias sindicales de los trabajadores de tierra y de los compañeros marinos de otros países, hemos puesto las bases de un sindicato de marinos que, ya desde ahora, y a pesar de todas las dificultades de la clandestinidad o semiclandestinidad, estamos empeñados en ir construyendo. Trabajamos por un sindicato libre, de clase, unitario, independiente y autónomo, como dicen nuestros Estatutos.

Nacimos con una clara voluntad unitaria. Nuestra experiencia de división en el trabajo de la mar es amarga. Esta división es nuestra gran debilidad. Los armadores han tratado, tratan y tratarán de fomentarla y agudizarla para mejor seguir explotándonos. Por ello vemos de vital importancia el trazar, ya desde un comienzo, un rumbo unitario. Unidad que sabemos vamos a tener que ir conquistando día a día, por nuestras luchas concretas a bordo, o en la defensa de la plataforma reivindicativa o de un convenio, pero que estamos dispuestos a defenderla desde un inicio contra todos los que artificialmente traten de dividirnos. Entendemos además que la unidad sindical no es una aspiración coyuntural, sino una necesidad histórica de la clase trabajadora en el camino de su liberación.

Hemos elegido un camino difícil y en cierta medida original dentro del panorama sindical español: el camino de la autonomía de un grupo o familia sindical concreta. Somos independientes de la Unión Sindical Obrera, de las Comisiones Obreras y de la Unión General de Trabajadores y de cualquier otro grupo sindical. Independencia que no quiere decir, en ningún caso, marginación de las mismas y sobre todo marginación del conjunto del movimiento obrero del país. No intentamos ser ningún aparte en el seno de la clase obrera, ni buscamos ninguna originalidad estéril. Sabemos que la unidad de toda la clase trabajadora es una necesidad profundamente sentida por todos los compañeros y hacia ella caminamos. Pero precisamente para

garantizar y salvaguardar esta unidad entre nosotros mismos y con el resto de los trabajadores del país, vemos hoy necesario mantener nuestra independencia respecto a los grupos sindicales actualmente existentes, aunque pretendemos estar estrechamente relacionados con todos ellos.

Este empeño nos ha llevado a entrar en contacto, ya desde un principio, con la Unión Sindical Obrera, con las Comisiones Obreras y con la Unión General de Trabajadores. Los compañeros de USO y CC.OO. han comprendido que el SLMM es un intento serio, surgido desde la base y lo han acogido con respeto, dándonos todo su apoyo para seguir adelante en el camino trazado. Reconocemos y agradecemos, en nombre de los trabajadores del mar, este apoyo solidario.

En el año escaso que llevamos de funcionamiento hemos dado pasos importantes tanto a nivel de organización como de luchas concretas:

* Somos en estos momentos unos 600 militantes²¹ -pocos todavía- pero estamos comprobando que el SLMM, tanto por sus planteamientos como por la eficacia que está mostrando en sus acciones, está siendo acogido por todos los compañeros de la marina mercante con enorme simpatía y esperanza.

* Ya desde un principio estamos tratando de plantear luchas unitarias a nivel de toda la marina mercante y de todos los tripulantes de un buque, titulados -oficiales- y no titulados -subalternos-. Así, hemos lanzado una plataforma reivindicativa mínima en torno a la cual podamos concentrar toda nuestra atención.

* Partiendo de que la base sindical son todos los tripulantes de a bordo (Asamblea de Buque) estamos tratando de suscitar en cada barco unas Comisiones de Buque que animen a la tripulación al debate y a la lucha sindical.

* En los puertos disponemos de ASAMBLEAS DE PUERTO en Barcelona, Bilbao, La Coruña, Madrid, Gijón, Valencia y Vigo. Asambleas de Puerto todavía no consolidadas existen en Málaga, Cádiz y Las Palmas de Gran Canaria.

* Con la ayuda unitaria de las Federaciones Marineras de la CGIL, CISL y UIL, disponemos de un delegado en Génova. En las especiales condiciones

²¹ Esa es la cifra que registraba la delegación exterior (carta de Javier Lozano, fechada el 11 de junio): 600 afiliados, de 54 buques españoles y 16 extranjeros.

de falta de libertad en que nos movemos en el Estado español y las características de nuestro trabajo en la mar, la Delegación Exterior de Génova cumple una función importante en la etapa de consolidación y desarrollo en que se encuentra el SLMM. Nuestro Delegado Exterior visita todos los barcos españoles o con tripulación española que llegan al puerto de Génova, extendiendo el SLMM entre todos los compañeros; mantiene una correspondencia constante con los compañeros que están navegando; realiza las labores de afiliación; recoge las experiencias de lucha de los compañeros marinos italianos y de otros países que son de gran importancia para nosotros, etc.

Este camino que hemos iniciado no es fácil. Está, por el contrario, erizado de dificultades. Queremos señalar dos de ellas:

* A nivel interno, el intento de la Unión de Oficiales de la Marina Mercante de crear un Colegio Profesional de Oficiales de la Marina Mercante, con el apoyo explícito de la Subsecretaría de la Marina Mercante y de los empresarios navieros. La idea de este colegio es claramente la de dividir a los trabajadores en razón de su titulación. No responde, además, a la realidad objetiva de nuestra situación en que todos, titulados y no titulados, somos asalariados sujetos a la misma explotación. El Colegio Profesional intentaría dividirnos entre nosotros por categorías, ocultando la verdadera división que se da en el mundo de la mar: la división capital/trabajo.

* Una segunda dificultad nace de la actitud que han tomado los compañeros de la UGT a nivel de dirección. En un principio UGT apoyó nuestro movimiento sindical unitario para el mundo de la mar. Nos facilitaron incluso un encuentro con el secretario general de la ITF, organización a la que pedimos apoyo solidario. Sin embargo, con el tiempo UGT se ha desligado del SLMM. Creemos que esta actitud supone un grave error que nada va a beneficiar a los trabajadores de la mar. Consecuentes con nuestra voluntad unitaria, estamos intentando dialogar con los compañeros de UGT para rehacer, sin exclusivismos ni hegemonías, la unidad artificialmente rota.

Finalmente, queremos informar que el Sindicato Libre de la Marina Mercante ha pedido su ingreso en la Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF).

Por la libertad y la unidad sindical!

En el borrador de este manifiesto se añadía una tercera dificultad: el

problema económico (*Nuestra autonomía tiene un precio, es el de la autofinanciación*), que fué eliminado de la versión definitiva.

La presentación del SLMM, ante numerosos periodistas, fue recogida por la práctica totalidad de la prensa nacional. La utilización de la prensa y especialmente de los diarios de información general, había sido, entre enero y mayo de 1976, realmente apabullante. En completa ilegalidad, el SLMM ocupó grandes espacios en los diarios españoles de los días 22 y 23 de febrero, por la entrega al presidente del Gobierno del escrito con las 1.056 firmas. La prensa de Catalunya volvió a hablar del SLMM con el caso "La Giralda". La prensa de Galicia dió cuenta con enorme amplitud de la "Asamblea Nacional" de los días 24 y 25 de abril en La Coruña. De todas las organizaciones sindicales democráticas, sólo UGT y CC.OO. recibían mayor atención.

En unas instrucciones por escrito del "Responsable del Interior", a todas las Asambleas, en mayo de 1976, se pedía la máxima transparencia ante la prensa:

A cualquier acto público (conferencia, mesa redonda, denuncia, presentación, etc.) celebrado en torno a la problemática laboral y social del marino (marino mercante es todo trabajador, titulado o sin título, que navega en un buque), deben ser invitados todos los medios de comunicación locales. De no ser así, debe remitirse una nota a todos los diarios, agencias de prensa, semanarios y emisoras de radio, dando cuenta del acto y de los temas tratados. En la medida de lo posible debe hablarse públicamente del SLMM.

Cualquier conflicto a bordo de un buque, sea del tipo que sea, debe ser aireado en la prensa. Nuestros problemas no deben quedar silenciados entre los mamparos del barco. El silencio solo favorece a las autoridades y a los armadores.

Todos los materiales de trabajo y documentos que no sean de uso y discusión interna, y que a juicio de cada Asamblea local sean susceptibles de interés general, deben ser enviados a la prensa. En concreto, los AVANTES, los cuadernos de formación sindical del SLMM y los comunicados que emita en lo sucesivo el SLMM deben ser objeto de tratamiento informativo en diarios y revistas.

A la presentación pública del SLMM en Madrid, el día 22 de mayo de 1976, no acudieron ni UGT, ni CCOO. Tan sólo un representante de USO estuvo presente en el acto acompañando a los miembros del SLMM, cuya

presencia en Madrid fue aprovechada para celebrar una Asamblea Nacional (con ese nombre se recoge en "Avante" n. 4) en la que se ratificaron las decisiones que venían tomándose en la Asamblea de Barcelona.

Donde sí acudieron representantes de USO y de CCOO fue a la presentación pública del SLMM en Barcelona, que fue una copia del acto de Madrid, el día 4 de junio de 1976.

10.7 La eclosión del SLMM.

Entre junio de 1976 y julio de 1977 (primer Congreso, o Congreso constituyente), el SLMM sufrirá una auténtica eclosión de afiliados, iniciativas y acciones sindicales que desbordarán todas las previsiones. El SLMM se extendió por todos los barcos, entre todas las categorías, con tanta rapidez y profundidad que llegó realmente a triunfar en todos los órdenes. Parecía posible la unidad de todos los tripulantes, la consolidación de un sindicato unitario, independiente y al mismo tiempo con planteamientos de clase y no marginado del resto del movimiento sindical del país. Pero incubaba dos grandes problemas, imposibles de resolver con el voluntarismo y la capacidad innegable de los dirigentes que habían puesto a andar el proyecto.

El primero, el sentimiento corporativista e insolidario, tan arraigado entre los marinos y basado en el propio alejamiento social que comporta el trabajo en la mar. Corporativismo concretado en un fuerte sentimiento antipolítico ("ningún Partido, nadie ha hecho nada por los marinos"), que daba pábulo a cualquier historia que relacionara al SLMM con cualquier ideología. En los años de mayor esplendor (1975-1980), el SLMM será un ídolo con pies de barro: la ruptura de la unidad, la división -la caída, en fin, del SLMM- estuvo siempre rondando. Alimentando ese espíritu gremialista, la propaganda del SLMM repetía una hermosa metáfora: *compañeros, nunca estachas ajenas amarraron bien nuestros intereses.*

El segundo, la falta de una organización estable, adecuada a las posibilidades económicas de un sector pequeño en número de trabajadores, y la falta de una dirección firme. Las secretarías colegiadas que se eligieron, lejos de suponer una mayor democracia en la dirección del sindicato,

reflejaban sólo el temor, propio de la inmadurez, a un secretario general. Ese temor se revestía de asamblearismo. Cada vez que desde la delegación exterior, la Asamblea de Barcelona y la Asamblea de Valencia -los tres núcleos que hacían andar el SLMM en junio de 1976- se tocaba el tema de un *máximo responsable*, un secretario general, que diera coherencia y unidad organizativa al SLMM (figura que tácitamente, podríamos decir que ya existía), se les respondía con el "asamblearismo" del SLMM, *contrario a los cargos fijos*.

Surgieron espontáneas Asambleas de puerto, algunas con responsables inadecuados, que cayeron en un taifismo y en una descoordinación de tal magnitud que acabaron por consumir buena parte del capital sindical acumulado con los aciertos y la buena gestión del primer año de vida. Todo ello, sin contar el gran problema externo al SLMM y que acabó de explotar en 1978: en una situación general de división y pluralismo sindical, con una central de la importancia de UGT decidida a organizar su propio sindicato, y con medios económicos para ello, era materialmente imposible mantener la unidad sindical en la marina mercante.

Pero, la propia expansión y los indudables aciertos del SLMM -sus acciones sindicales, sus planteamientos teóricos perfectamente definidos-, que habían hecho despertar grandes esperanzas entre los marinos, como si fueran burbujas de una botella de cava bien agitada, escondían todos esos problemas.

Al conflicto ejemplar de Campsa, planteado y dirigido con rigor y acierto, siguió una catarata de iniciativas para renovar/revisar convenios colectivos, solicitar el inicio de negociaciones donde no había convenio, resucitar viejos conflictos escondidos en el silencio de los años anteriores y plantear nuevos problemas para mejorar las condiciones de trabajo en los barcos. En ese despertar participaron Trasmediterránea -con una larga batalla por superar la barrera de un Jurado de Empresa, liderado por el verticalista Baos Campos, especialmente resistente-, Naviera del Atlántico, Pinillos, Marcosa, Artola, Letasa, Naviera Vicente Suárez, TAC, Naproli, Cepsa, Vapores Carmen, Vascongada-Bilbaina, Altos Hornos de Vizcaya, Elcano y un sin fin de buques donde los tripulantes, oficiales y personal subalterno, se reunían a bordo para discutir su situación. Eran las "Asambleas de Buque" que el SLMM venía preconizando desde marzo de 1976 ("Avante", número 3).

Ese despertar, esta eclosión, no estaba exenta de problemas. Todavía lo único legal era el sindicato vertical y a muchos capitanes les parecía subversivo cualquier intento de reunión. Veamos el ejemplo de la

tripulación del buque "Juan Claudio" (documento fechado en Santa Cruz de Tenerife el 17 de septiembre de 1976):

La tripulación de la M/N "Juan Claudio" considera que es un derecho del trabajador el reunirse para defender sus intereses socio-económicos-laborales ante la empresa.

Por ello, avalados por la firma de la mayoría de la tripulación solicitan permiso del capitán para celebrarla a bordo, en el puerto de Tenerife. El permiso nos fue denegado verbalmente basándose en que la solicitud debería ser hecha por los enlaces sindicales y que en puerto su autoridad estaba subordinada a la Autoridad de Marina. Amparándose en ello y previa consulta al Comandante Militar de Marina, se nos remite al Sindicato (SNMM), por mediación del jurado de empresa y un enlace sindical, los cuales actuaron por exigencias del capitán, donde se les comunica su ignorancia al respecto, por falta de precedentes en los que basarse; prometiendo contestación para la semana siguiente. Pasado dicho plazo nos entregan en Sindicatos (CNS), instrucciones sobre las normas a seguir para solicitar el permiso. Normas que están destinadas a impedir o aplazar el que la tripulación se reúna. Sólo tenemos que fijarnos en el primer apartado: "Las Asambleas serán promovidas por acuerdo mayoritario de los enlaces" (!), ¡y no por el deseo expreso de la tripulación! ¡Enlaces sindicales que no representan a nadie y que, como en nuestro caso, de los dos de a bordo uno se considera dimitido y el otro se niega rotundamente a desempeñar su gestión como tal!

Ante ese orden de cosas consideramos que los problemas que tenemos planteados exigen solución urgente desde ahora y que sólo serán resueltos mediante Asambleas de las tripulaciones -Oficiales, maestranza y subalternos- en cada barco y la coordinación de todos los barcos de la Compañía, de forma que posibilite la negociación de un CONVENIO COLECTIVO y cree una plataforma de reivindicaciones comunes a todos.

Convocada la Asamblea, a pesar de los impedimentos expuestos, con asistencia de la mitad de la tripulación, se aprueban por unanimidad los siguientes puntos:

Los 18 puntos aprobados seguían las plataformas elaboradas por el SLMM, con algunos añadidos que recogían problemas específicos del buque y de la naviera y con ciertos retoques, normalmente a la baja. En el "Juan

Claudio", por ejemplo, pedían vacaciones 2x6 y semana laboral de 42 horas, en vez de 2x5 y 40 horas de trabajo a la semana.

Otro ejemplo, distinto en cuanto a que los tripulantes impusieron la legitimidad de la asamblea sin pasar por el vía crucis de los cauces legales, pero idéntico por cuanto da idea cabal de la penetración imparable del SLMM en la flota, es el del "Delfín del Atlántico", de Naviera del Atlántico (documento fechado el 1 de agosto de 1976):

Reunidos en el día de hoy los abajo firmantes, miembros todos de la tripulación del buque "Delfín del Atlántico", hemos discutido ampliamente nuestra situación actual, acordando considerar urgente la consecución de un Convenio Colectivo para los buques de esta Compañía, en el cual consideramos objetivos básicos a conseguir los siguientes:

1. Equipararnos a los trabajadores de tierra con un horario de trabajo de 44 horas semanales.
2. Establecer un máximo de horas extras, las cuales deberán efectuarse cuando resulten imprescindibles, y pagadas a 200 ptas./hora para todas las categorías.
3. Salario mínimo mensual (sin horas), de 30.000 pesetas para la categoría inferior a bordo, garantizando el 100 por cien para vacaciones, enfermedad, jubilación y pagas extras.
4. Un período de vacaciones de dos meses y medio, dentro del año²²
5. Revisión de los apartados 2 y 3 cada seis meses, y en todo caso que el salario base aumente en igual porcentaje que el coste de la vida.
6. Revisión de la subvención para comidas cada seis meses.
7. Se acuerda nombrar a los compañeros Pablo Sicilia (camarero), y Vicent Ferrús (radiotelegrafista), como comisión de enlace para todos los asuntos relacionados con la consecución de dicho Convenio.

²² Poco después de este escrito, los propios tripulantes rectificaron tan modesta reivindicación en vacaciones: "El apartado 4º se ha considerado posteriormente insuficiente, considerando como básico el conseguir dos meses cada cuatro de embarque, cosa que se incluirá en la redacción definitiva del escrito colectivo de los buques de esta empresa".

El escrito iba firmado por 19 tripulantes, de un total de 22 a bordo, lo que demuestra la práctica unanimidad de estas acciones. Ejemplos similares se dieron en centenares de barcos.

*En estos momentos -decía el editorial de portada del "Avante" número 5, de septiembre de 1976, titulado *Hacia el Convenio Base-, como fruto de nuestra real presencia en toda la flota, cientos, miles de compañeros de diversas navieras están luchando por la mejora de su convenio de empresa, o por la negociación de un Convenio allí donde no existe.**

Punto culminante de esa *presencia en toda la flota* fue la huelga de los buques de Naviera Pinillos, de la que informaba en primera página el "Avante" número 7, marzo de 1977:

HUELGA EN LA MARINA MERCANTE

El día 2 de marzo de 1977 pararon de forma coordinada los buques DARRO, TER, LAGO COMO Y SEGRE de la Naviera Pinillos. El "Darro" paró en Barcelona, el "Ter" en Bilbao, el "Lago Como" en Valencia, y el "Segre" en Tenerife. En todos ellos, la huelga duró dos horas y afectó a toda la tripulación con escasísimas excepciones. Al día siguiente, 3 de marzo, paró en Alicante el "Lago Garda", buque perteneciente a la misma compañía.

Con estas acciones, la primera huelga colectiva que se produce en la marina mercante desde 1939, se culmina por el momento un largo proceso de lucha de los trabajadores de la flota Pinillos por unas condiciones salariales y de trabajo dignas y justas (...)

Tras una laboriosa negociación con la naviera de la Plataforma Reivindicativa que había sido preparada durante meses por las tripulaciones, llegamos a un punto muerto: la empresa no accede a aumentar los actuales salarios por encima del índice oficial del coste de la vida durante 1976 (19,77 por ciento), y se niega en redondo a mejorar el tiempo de descanso retribuido en tierra de los tripulantes. La naviera alega que estamos en crisis, que el momento económico es delicado y que incluso "pierde dinero". Es decir, nada nuevo. Lo que dicen todas las empresas, en todo momento, para justificar su negativa a aceptar lo que incluso ellos admiten como justo²³.

²³ Sobre este tema, Rosa M. Solbes, en un artículo publicado en la revista "Dos y Dos", número 39-40, Valencia, 20 de abril de 1977, con el título "La primera huelga desde 1939 en la marina mercante", decía: "Pero vino luego el viejo truco del lloriqueo: que si la empresa es deficitaria, que si de acuerdo en la cogestión de la naviera y vereis

Como manifestación de la firme voluntad de los trabajadores por conseguir las reivindicaciones mínimas que planteaban han parado, como un solo hombre, cinco barcos.

No fue fácil llegar a esta decisión. Muchas asambleas se han celebrado a bordo para romper clasismos inútiles y viejos prejuicios. Para que al fin llegáramos a la conclusión de que, o luchábamos todos unidos, o la empresa, una vez más, nos imponía sus condiciones. Han sido estas asambleas y reuniones las que han creado a bordo el clima de solidaridad y participación (frente al fatalismo e indiferencia que hasta ahora nos ha atenazado), que han hecho posible esta histórica huelga.

EL CAMINO HA QUEDADO ABIERTO

(...) Durante muchos años, las empresas han pagado el mínimo vital a sus tripulaciones. Nos han concedido unas vacaciones indignas y nos han negado cualquier derecho. Hoy no ha variado apenas esta situación. Es más, muchos armadores escamotean a sus tripulantes parte de este mínimo obligatorio. Los empresarios han usado y abusado de la amenaza que supone la existencia de la Ley Penal y Disciplinaria. No había peligro de que los trabajadores paralizaran los barcos.

Hace menos de dos años que existe el SLMM. Y ya se ha producido la primera huelga colectiva de importancia en la marina mercante. Hemos roto el mito y maleficio de la Ley Penal, a la que un capitán del SLMM ha calificado de "espantapájaros" contra nuestras justas aspiraciones laborales. No queremos hundir ninguna empresa -aunque algunas merecerían por su actitud pirata que se las enviara al fondo del mar-. Queremos, exigimos, simplemente justicia. Que finalice la corrupción del negocio naviero, que termine la especulación, que se acaben tantos parásitos que viven espléndidamente a costa del tráfico marítimo, a costa de nuestro trabajo.

como perdemos dinero y no os podemos subir los salarios, etc. De acuerdo, fue la respuesta de los trabajadores, aceptamos la cogestión, pero no sólo de la naviera, sino de TODOS los negocios que tiene la empresa (y que proporcionan altos beneficios), alrededor de la naviera. (...) Los armadores, como cualquier empresario de pro que se precie, no están dispuestos a compartir las ganancias de unas actividades (que efectúan un poco en plan pirata y camuflado) y que sí son rentables: consignaciones, intermediación de fletes, aduanas, aprovisionamiento de buques, transportes por carretera...". El problema del desvío del negocio naviero a negocios colaterales, de forma que sobre el papel hay pérdidas contables para la empresa armadora, es una práctica habitual en el sector, denunciada desde muchas instancias, fruto de un sector empresarial poco profesionalizado, alimentado por las subvenciones y carcomido por la especulación.

Valoramos muy positivamente la actitud de las autoridades de Marina en este caso, que se han negado a intervenir. No es misión de la Armada enfrentarse con los trabajadores de la mar para defender a los navieros²⁴.

La huelga, por otra parte, se ha llevado a cabo sin ninguna violencia, con toda la serenidad y disciplina de que somos capaces los marinos. ¡Qué decepción para los armadores!

El ejemplo está ahí. Tiene ya nombre y fechas. El camino ha quedado abierto²⁵.

Con la huelga, los tripulantes de Pinillos consiguieron un aumento salarial de entre el 25 y el 33 por ciento, según categorías.

El camino abierto iba a ser muy pronto transitado con normalidad. Tras Pinillos, entre marzo y junio de 1977, vinieron la huelga de "Vapores Carmen", huelga de solidaridad con un compañero despedido que la compañía hubo de readmitir; la huelga del buque gasero "Sant Jordi", de Naviera de Productos Licuados, que se saldó con 3 despidos, entre ellos el capitán; la huelga de mayo, en el puerto inglés de Southampton, del "Monte Toledo", de Aznar, que la empresa había vendido a Libia sin tomarse la molestia de, al menos, informar a los tripulantes; y la huelga de 35 días, por mejoras salariales, del "José Luis Colás", de la empresa del sector químico Aragonesas, buque destinado al transporte de cloro.

10.7.1 La propaganda sindical.

En este período de eclosión aparecieron los "Avante" número 4 (junio de 1976), 5 (septiembre 1976), 6 (diciembre de 1976), 7 (marzo de 1977) y 8 (junio de 1977). Formalmente hubo dos cambios de presentación: el

²⁴ El artículo citado de Rosa Solbes explica: "Y la empresa no desperdició la oportunidad que le conceden las leyes franquistas de pedir la intervención de la autoridad de marina. Pero se quedó con las ganas de que lo hiciera, porque ésta, con muy buen tino, decidió no inmiscuirse entre un conflicto estrictamente laboral que no tenía nada de sedición o algo por el estilo".

²⁵ Artículo de portada del número 7 de "Avante", marzo de 1977.

número 4 se hizo ya en imprenta, con variedad de tipos de letra y compaginación profesional; y el número 7, en que el título aparecía bien diseñado y en letras rojas y el formato, conservando su tamaño de librito - medio folio- se hacía un poco más ancho. El contenido seguía la marcha iniciada en el "Avante" número 3: cada vez más ceñido a la realidad, con informaciones concretas de luchas, reivindicaciones y acciones del SLMM. *Compañeros: con el nacimiento del SLMM terminan en la marina mercante cuarenta años de silencio*, rezaba uno de los slogans más repetidos. Ello combinado con artículos ideológicos donde se trazaba la estrategia sindical (unidad, asambleas de buque, delegados de buque, convenio-base), y artículos con informaciones y opinión del SLMM sobre aspectos de la actualidad política y sindical que afectaba al mundo del trabajo en general. El "Avante", cuya redacción seguía en manos de la Asamblea de Barcelona, era la auténtica voz del SLMM, asumiendo plenamente, en este período, el papel de *órgano del Sindicato Libre de la Marina Mercante*.

Pero además del "Avante", el SLMM editó en este período cuatro "Cuadernos de Formación Sindical". El primero, dedicado a *Convenios Colectivos en la Marina Mercante*, es un texto en la línea asambleario-marxista hegemónica en el sindicato; el cuaderno pretendía *ofrecer una información básica sobre lo que es un Convenio Colectivo, cómo se negocia y cuales son los criterios fundamentales que, desde nuestra perspectiva de trabajadores, ha de constituir un buen Convenio en la Marina Mercante*²⁶.

El segundo, sobre *Plataformas Reivindicativas*, analiza y repasa cada uno de los puntos de la plataforma reivindicativa general: *no se trata de "pedir lo mejor", lo que sería "deseable", ni siquiera lo "justo" (lo justo en abstracto), sino lo que TODOS UNIDOS estamos dispuestos a defender, algo que se entiende como posible a partir de un adecuado análisis de la situación de la empresa o sector (análisis que debe ser correcto, aunque también audaz). Algo, por tanto por lo que vale la pena hacer un esfuerzo, sacrificios, correr un riesgo*²⁷.

El tercero, un estudio técnico-económico sobre la *Situación de la Marina Mercante*, reflejaba el grado de madurez alcanzado por el SLMM: proponía ayudar a las navieras en sus peticiones de ayuda económica al Estado, negando que las reivindicaciones del SLMM pusieran en peligro la viabilidad económica del sector, argumento éste utilizado con demagogia

²⁶ Cuadernos de Formación Sindical del SLMM, número 1, "Introducción", página 3.

²⁷ Cuadernos de Formación Sindical del SLMM, número 2, "Introducción", página 2.

por los armadores y algunas organizaciones como el COMME; nacionalizar el cabotaje; aumentar las flotas de carga general y tráficos especializados.

El cuarto, dedicado a analizar las *Banderas de Conveniencia* y su presión a la baja en el mercado internacional de trabajo marítimo, fue el primero que se editó en Bilbao. Los tres anteriores se habían hecho en Madrid, cuya Asamblea local, al ser la capital de España la sede de la mayoría de las empresas navieras y de los organismos de la Administración relacionados con el sector, iba cobrando una importancia día a día mayor.

El objetivo de estos "Cuadernos" era evidente; aparecen explicados en el "Avante" número 6:

Con su publicación, el SLMM pretende servir a uno de sus objetivos primordiales: la participación de todos en las tareas sindicales. Estos cuadernillos son medios de información para que todos los compañeros conozcan el medio en que se mueven e instrumentos de debate que proponen una línea de acción para afrontar los problemas que nos afectan.

Y además, el SLMM, como expresión de su fuerza en ese período, editó un libro realmente importante. El 12 de mayo de 1976 se produjo el accidente del buque tanque "Urquiola", embarrancado en un bajo no señalizado en la entrada del puerto de La Coruña. Murió el capitán del buque, Francisco Rodríguez Castelo. El SLMM dió una completa información a la prensa, acusando a las autoridades marítimas y portuarias de ser las culpables del accidente. Posteriormente, el SLMM, sacó a la luz un documentado libro que puso el nombre del Sindicato Libre de la Marina Mercante en la cúspide de su prestigio²⁸. En el prólogo, el SLMM hace toda una declaración de principios sobre los accidentes marítimos:

Este es un libro-documento que narra paso a paso el último accidente marítimo importante habido en las costas del Estado español y que fue el causante de una tragedia ecológica que está aún por conocerse en toda su extensión (...)

²⁸ "Urquiola, la verdad de una catástrofe", 1977, Barcelona, Editorial Avance. El libro, firmado por el SLMM, fue obra de dos personas: José María Ruiz Soroa, que escribió el relato de los hechos; y Juan Zamora, autor del prólogo y de la edición (correcciones, notas, anexos...).

Detrás de cada tragedia producida en la mar hay una explicación real y tangible -con nombres y apellidos- sobre la que invariablemente se ceba el silencio y la confusión. No es la mar, elemento que el hombre domina hoy con suficiencia, la razón abstracta de tanto accidente marítimo inexplicable. Son, por el contrario, esos barcos viejos y rotos -auténticos ataúdes flotantes- que siguen navegando contra viento y marea porque todavía son rentables para los ansiosos bolsillos del armador de turno; son esas tripulaciones mal pagadas, casi siempre insuficientes, que trabajan 12 o 16 horas diarias porque otro tripulante cuesta mucho dinero, al decir del naviero; son esos oficiales sin título alguno que les capacite para la misión que han de desempeñar a bordo, habilitados por el armador porque resultan más económicos y dóciles que los profesionales debidamente titulados; es ese continuo y criminal olvido de las empresas cuando tienen que reponer el material de salvamento de sus buques; son esos capitanes infinitamente más preocupados del orden y la disciplina a bordo -ellos dicen "su" barco- que de las condiciones de navegabilidad del buque a su mando; son, en fin, esas autoridades militares de marina en extremo dúctiles y complacientes cuando se trata de dar por buena una inspección superficial, deficiente, y que aún así ha podido detectar graves irregularidades en el barco que vulneran una tras otra todas las disposiciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

Ahí, en esas razones que no es conveniente airear se encuentra la trágica verdad de tanto accidente olvidado.

Conscientes de la importancia de publicar un libro tan comprometido, iniciativa insólita y con escasísimos precedentes entre las organizaciones sindicales, el SLMM afirma en el prólogo que *todas y cada una de las afirmaciones que hacemos han seguido un proceso de rigurosa comprobación personal*. Verdades irrefutables. Cuando en julio de 1983, ¡seis años después del accidente!, el Tribunal Supremo sentencie sobre la responsabilidad patrimonial del Estado, dando como hechos probados todos los extremos del libro del SLMM, se alcanzará a comprender que tal afirmación no era gratuita en absoluto. Más bien era el fruto del ambicioso empuje que animaba el SLMM:

(...) debemos dejar claro que no entendemos el sindicalismo como simple caja de resonancia de las reivindicaciones económicas de nuestra clase. El SLMM, sindicato unitario de los trabajadores de la Marina Mercante, cree que las organizaciones de clase deben asumir una intensa función social que lleve a la liberación, en todos los órdenes, de los trabajadores, hoy

oprimidos y explotados. Que el sindicalismo debe ser un motor de transformación social.

El libro, además de esclarecer ante la sociedad la verdad de un sonado accidente, fue utilizado como arma en la eterna batalla por civilizar la marina mercante: *Se trata de hacer del libro un caballo de batalla tanto en el aspecto de propaganda del SLM, como en su dimensión de libro crítico contra las estructuras militares que dominan la marina civil* (escrito de J. Zamora, como Secretario General de Coordinación, a todas las Asambleas, fechado el 12 de enero de 1977). Esa crítica al dominio de la marina mercante por la Armada aparece, con ironía, en el propio prólogo:

Gentes con muy buena voluntad piensan que el marino es un militar. Que todos los marinos son militares. A ello han contribuido los sucesivos almirantes que, desde uno u otro puesto de control de la marina civil, hablan de un sola y fraternal "familia marinera". Ellos no lo dicen, pero de la "familia", la Marina de Guerra es seguramente el padre, un padre tradicional que ordena y manda, más con autoritarismo que con autoridad; la marina deportiva (yates, puertos deportivos, etc.) es la madre frívola que se deja querer por el padre, porque éste la tiene "como una reina". El matrimonio no tiene hijos, sino dos criadas despreciadas e incómodas, pero a las que hay que mantener porque si no, ¿quien trabaja para justificar tanta familia?: la marina mercante y la marina de pesca (...)

Rotundamente, no. Ni somos militares, ni queremos seguir sujetos a leyes disciplinarias que militarizan nuestro trabajo. Desarrollamos una actividad industrial civil -el transporte marítimo- y con quien estamos hermanados es con todos los trabajadores -de la mar y de tierra- que, al igual que nosotros sufren la explotación y la alienación de su trabajo.

La obra estuvo acabada en septiembre de 1976, sólo 3 meses después del accidente, y retenida por la Editorial, que optó por presentarla a "registro previo" en enero de 1977, ante la carga crítica que contenía contra una de las instituciones tabú en España. Sorprendentemente, el libro pasó ese trámite. Ruiz Soroa, previendo la reacción violenta de las autoridades militares de Marina, que *intentarán montar un proceso contra los autores acusándoles de una falta ó delito de injurias y ofensas a la Marina de Guerra* (no se equivocaba: el capitán de navío que instruyó la causa, instrucción que finalizó en 1978, pedía el procesamiento de la Secretaría

General del SLMM), aconsejaba de esta forma a Lozano, Zamora y Barcón por si se materializaba esa posibilidad:

Hay algo básico: debeis mantener desde el principio una postura general: en el libro no se critica, trata ni habla de la Marina de Guerra española como tal, sino de unas autoridades muy concretas, las de Marina, que desempeñan una función civil exclusivamente. Se critica la incompetencia demostrada por unas autoridades y personas civiles, a pesar de que revistan personalmente carácter militar (...)

Datos: se os preguntará por la procedencia de una serie de datos que el libro contiene: todos ellos son ciertos, pero su procedencia es diversa:

- a) Declaraciones de los tripulantes del URQUIOLA: han sido recogidas de los propios interesados.
- b) Gran cantidad de datos provienen de publicaciones periódicas.
- c) La afirmación de la página 48 que se pone en boca del Ministro de Marina se recogió en una entrevista celebrada por diversos Letrados con dicho ministro en Madrid en el mes de junio²⁹.
- d) La frase de la página 34 que se pone en boca de "altas instancias de la Comandancia" fue escuchada personalmente por mí de labios del Comandante³⁰.

Subrayar en todo momento que algunas expresiones (negligencia "criminal", "incompetencia de los amos y señores de la marina mercante", etc.) son fruto de la pasión con que el libro ha sido redactado y deben tomarse más como alegato que como acusación en sentido literal.

²⁹ Ante la negativa de las autoridades para que técnicos y buzos independientes pudieran reconocer los fondos en los que había embarrancado el "Urquiola", pudiendo así desmetir rotundamente la cortina de humo con que las autoridades de Marina pretendían ocultar las causas del accidente, del que llegaron a decir que "había sido una explosión interna", se pidió que, al menos, un especialista extranjero e imparcial pudiera embarcar en el buque hidrográfico de la Armada que se disponía a reconocer el canal donde el buque había encallado. La respuesta de Pita da Veiga, Ministro de Marina, fue que "la petición ofende el honor de la Marina española".

³⁰ La frase en cuestión atribuía el accidente del buque a "alguna chapa que se desprendió".

La publicación se aprovechó asimismo para realizar actos públicos de presentación del libro, actos que si bien eran prohibidos "por la autoridad" (la Subsecretaría de la Marina Mercante, el Gobernador Civil, etc.), acababan realizándose al menos ante la prensa (Sevilla, Málaga, Cádiz, Santander, Bilbao, Coruña, etc.).

Agotada la primera edición de 6000 ejemplares, se hizo una segunda tirada en enero de 1977. En medio, la mayoría de los periódicos y revistas de gran tirada ("Intervú" y "Cambio16", por ejemplo) se hicieron eco del libro y de su autor colectivo: el SLMM. El crítico literario de "El Correo Catalán", Francesc Rodón, escribía en un largo artículo publicado el 27 de enero de 1977, que el éxito del libro no tenía nada de extraño y concluía: *Libro-documento sensacional y revelador, necesario y útil. Ojalá esta obra tenga pronto, muy pronto, otra continuación en otros casos semejantes o parecidos. Todo ello para que resplandezca siempre y en cada ocasión la verdad.*

10.7.2 El crecimiento de la organización.

En paralelo al crecimiento de la acción sindical, se extendía la afiliación y se abrían nuevas Asambleas de Puerto. En junio de 1976 funcionaban 5 Asambleas con sus correspondientes Asesorías Jurídicas: Barcelona, Valencia, Bilbao, Gijón y La Coruña. En septiembre eran ya ocho las Asambleas de Puerto: las anteriores más Sevilla, Las Palmas de Gran Canaria y Málaga. A finales del año 1976 se añaden dos más: Madrid (Asamblea Local) y Alicante. En marzo de 1977, el SLMM contaba con ¡17 Asambleas!: todas las anteriores más Tenerife, Cartagena, Cádiz, Vigo, Avilés, Algeciras y Santander. Cada una de ellas tiene su particular historia. Como denominador común, exceptuando a las clásicas de Barcelona, Bilbao y Valencia, las Asambleas de Puerto se abrían a iniciativa de un número variable de marinos residentes en la zona. Contactaban con una Asesoría Jurídica laboral -en ocasiones ligada tácitamente a alguna organización sindical- que les servía de dirección de contacto y rápidamente se planteaban dos cuestiones: el alquiler de un local y la salarización de algún compañero que diera estabilidad y continuidad a la Asamblea.

Las funciones atribuidas a las Asambleas eran de dos tipos. Uno, cubrir la

acción sindical en ese puerto: coordinar conflictos, apoyar a las asambleas y delegados de buque, distribuir la propaganda del SLMM, visitar los barcos y en general asumir la representación del SLMM. La otra misión era de carácter administrativo: afiliaciones, cobro de cuotas, archivo y registro, etc. En el período que estamos considerando, junio 1976-julio de 1977, la falta de una estructura de dirección orgánica consistente dió lugar a todo tipo de iniciativas descontroladas. Asambleas que por su cuenta y riesgo, poniendo en entredicho la coherencia y la unidad del SLMM, contactaban con las centrales sindicales y llegaban con ellas a acuerdos no asumidos por el resto de las Asambleas: La Coruña, se constituyó primero, junto a una inexistente Asamblea de Ferrol y la Asamblea de Vigo, en "Coordinadora de Asambleas Gallegas", introduciendo un duro elemento de tensión "nacional" inexistente en el SLMM; más tarde llegó a un acuerdo de cuasi unión con Comisiones Mariñeiras. Sevilla llegaba, sin más consultas, a acuerdos con Comisiones Obreras. Las Palmas decidía cobrar una cuota de 100 pesetas mensuales en vez de las 500 pesetas de cuota anual para 1976. En Gijón creaban en marzo de 1977, un Sindicato Libre de la Pesca de Asturias, que tuvo una vida efímera. Lo mismo pasó en Cádiz con el Sindicato Libre de la Pesca de Andalucía. Las Asambleas decidían por sí mismas a quien "liberar" al servicio del sindicato -una decisión de gran trascendencia- y qué locales alquilar.

Las Coordinadoras Estatales, en teoría el órgano máximo de dirección del SLMM, al no tener unos miembros estables -unas veces venían unos y otras veces otros- tenía enormes dificultades para dirigir la organización. Las discusiones se repetían de forma interminable. Cada Asamblea cobraba a "sus" afiliados y disponía de los fondos según su criterio. Cuantas veces se planteó en Coordinadora Estatal -y se lo planteó muchas veces- un mínimo de disciplina, era rechazada la propuesta. En general, la Secretaría General pedía que cada Asamblea destinara una parte de los ingresos a la Caja General del SLMM (entre el 30 y el 50 por ciento), destinando el resto del dinero a costear sus propios gastos. Alonso Barcón, como Secretario General de Organización, llegó incluso a proponer una drástica centralización de las finanzas del SLMM: las Asambleas habían de enviar a la Caja General, cada final de mes, *el 75 (setenta y cinco) por 100, como mínimo, de los ingresos habidos durante todo ese mes (no del saldo a fin de mes, sino de los ingresos)*²⁹. La decisión de las Coordinadoras fue siempre la misma: se enviará a la Caja General el remanente que sobre después de haber cubierto las necesidades de la Asamblea.

²⁹ Documento "Organización /09/140976/, firmado por Alfonso Alonso Barcón, Secretario de Organización del SLMM, Valencia 14 de septiembre de 1976.

Inútilmente se desgañitaban Alonso Barcón, primero, José Luis Cot, más tarde, y Rodríguez Perea, después, todos ellos responsables de la Administración del SLMM, pidiendo rigor y disciplina con las afiliaciones y las cuotas. El "asamblearismo", carburante impagable de primera hora, se convertía ahora en la coartada para instaurar el taifismo entre las Asambleas.

Se realizaron 7 reuniones de la Coordinadora Estatal:

* La primera en Madrid, en la revista "Hombres del Mar", el día 10 de julio de 1977, se malgastó en contrarrestar las insidias de Muinelo, que veía fantasmas en todos lados. Acusaba a Barcelona y Valencia de "manejar mucho dinero" y de querer "manipular" a los demás. Aunque esas acusaciones no vinieran avaladas por los hechos, los nuevos incorporados a la Coordinadora quedaban desorientados. Tiempo después, Alonso Barcón, escribía que Muinelo, *de tan despreciable memoria*, y un grupo de afiliados (?), *militantes de CCOO, durante unas cuantas horas estuvieron dedicándose a disparar contra el SLMM*, poniendo al Sindicato a punto de ser pulverizado³⁰. El Orden del Día, preparado por el "Responsable del Interior", apenas si se tocó. Esto era lo previsto:

- Situación del SLMM en cada zona.
- Institucionalización necesaria del SLMM de cara al futuro político y sindical que se avecina.
- Economía y Finanzas.
- Desarrollo de nuestros planteamientos y objetivos de lucha.
- Relaciones con USO, CCOO y UGT. Contactos internacionales.
- Otros, varios.

* La segunda, también en Madrid, también en Hombres del Mar, fue más provechosa. Con un larguísimo Orden del Día, preparado por Lozano, ya plenamente incorporado a la dirección del SLMM, que da idea de las tareas organizativas pendientes y de cómo, en muchos puntos, lo que hacía la Coordinadora era refrendar decisiones y estrategias ya elaboradas en Bilbao, Valencia o Barcelona:

³⁰ Carta de Alfonso Alonso Barcón a la Asamblea de Barcelona del SLMM, fechada el 12 de diciembre de 1977. Barcón era en ese momento Secretario General de Organización, habiendo sido elegido como miembro de la Secretaría General del SLMM en el I Congreso con el máximo número de votos.

A. ACCIONES CONCRETAS DE LUCHA A CORTO PLAZO

1. Convenio Base: ¿Cómo prepararlo? (...)
2. Convenios de Empresa: Posibilidades de plantear la lucha por un Convenio o su renegociación (...)
3. Diversas luchas concretas que se pueden madurar y animar: cumplimiento cuadro orgánico (...) Análisis de las condiciones salariales y sociales de cada Empresa (...)
4. Línea estratégica global del SLMM: Análisis y discusión del informe de Javier Lozano.
5. Cuadernillos de Formación Sindical (...)

B. ORGANIZACION DEL SLMM

1. Asambleas de buque: experiencia de Asambleas realizadas en algunos buques.
2. Comités de Buque (¿Comisiones o Comités?). ¿Cómo extenderlos a todos los buques de la flota? (...)
3. Asambleas de Puerto (...)
4. Coordinadora Estatal: análisis y discusión de las propuestas presentadas en el informe de Juan Zamora (...)
5. Liberados y responsables generales: (id. id. anterior)
6. Economía y afiliaciones: (id. id. anterior)
7. Delegación exterior de Génova: ¿Conviene seguir manteniendo dicha delegación? (...)
8. Barcos extranjeros: análisis y discusión de las propuestas presentadas por Javier Lozano (...)
9. Nacionalidades: ¿Cómo debe asumir el SLMM la realidad de la diversas nacionalidades y regiones del Estado español?. Análisis y discusión de las propuestas de Juan Zamora.

C. EXTENSION Y PROPAGANDA DEL SLMM

1. Edición y extensión por miles de un escrito que contenga la presentación, estatutos y una hoja de afiliación del SLMM.
2. Conferencias, actos públicos, posters...
3. AVANTE: análisis y discusión de las propuestas presentadas por Juan Zamora.

D. CONTACTOS DEL SLMM CON DIVERSOS GRUPOS Y ORGANIZACIONES

1. Contactos con los grupos y organizaciones que existen o vayan surgiendo

en la marina mercante (ARE, alumnos, esposas, colegios...)

2. Contactos con los compañeros de pesca.

3. Cómo estructurar la relación del SLMM con las centrales sindicales y grupos políticos. Análisis y discusión de las propuestas de Juan Zamora.

El informe de Zamora, reiteradamente citado, avalado por Lozano y Barcón proponía la creación de un órgano estable de dirección, la elección de un Secretario General y la elaboración de unas normas de funcionamiento de las Asambleas (económico y sindical) que impidiera el caos reinante.

La Coordinadora, a la que según el Acta que se levantó, acudieron representantes de La Coruña, Gijón, Bilbao, Barcelona, Valencia, Sevilla, Las Palmas, Madrid y un delegado del B/T "Campeón", de Campsa, acordó la elaboración de unos carnets del SLMM, y la elección de una Secretaría Colegiada de tres miembros, con responsabilidades concretas, pero solidarios en su responsabilidad ante las Asambleas y el conjunto del SLMM:

► Juan Zamora (Barcelona), responsable de Coordinación, *que se encargará de aunar criterios y coordinar la labor entre las diferentes Asambleas, proponiendo a la Coordinadora Estatal la adopción de cuantos acuerdos estime necesarios a tal fin.*

► Alfonso Alonso Barcón (Valencia), responsable de la Organización y Administración. *Se encargará de llevar los archivos generales del SLMM (documentación y personal) y de la Caja General. Propondrá a la Coordinadora Estatal los mecanismos de funcionamiento, en materia de economía y de la dinámica burocrática mínimamente imprescindible.*

► Javier Lozano (Bilbao), responsable de Buques Extranjeros. *Se encargará de todo lo que directa o indirectamente afecte a los compañeros que navegan bajo otros pabellones. Fundamentalmente, tratará de extender el SLMM entre los compañeros hoy emigrados.*

Esta Secretaría General sustituía a la anterior bicéfala (Zamora-Lozano, responsable del interior y delegado exterior), que tan bien había funcionado. Barcón venía realizando desde abril una extraordinaria labor, tanto en Valencia como en los asuntos generales del Sindicato.

Era, pues, una Secretaría General que venía a reconocer el trabajo ya realizado. Se desechó la propuesta de Las Palmas de cambiar el nombre a

Sindicato Libre de los Trabajadores del Mar (SLTM), propuesta que llevaba en su seno abrir el debate sobre la integración de la pesca.

Era tal la fuerza del SLMM en esos momentos que la Coordinadora aprobó que los Delegados de buque, que iban a poder participar en cuanto tales en la estructura del SLMM, podrían ser o no afiliados al Sindicato.

* A la tercera, celebrada el 18 de septiembre en "Hombres del Mar", en Madrid, asistieron representantes de Barcelona, Valencia, Málaga, Sevilla, La Coruña, Gijón, Bilbao, Las Palmas de G.C., Madrid, y de los buques "Camporrojo" y "Campazas". Tenía previsto tratar el siguiente temario:

1. Situación de cada Asamblea desde la última reunión de la Coordinadora Estatal (...)
2. Convenios de Empresa y luchas concretas en marcha o que se pueden suscitar próximamente.
3. Relaciones del SLMM con el sector de la pesca (...).
4. Asuntos de organización interna del SLMM que quedaron pendientes en la última Coordinadora, más aquellos otros temas que nos han ido surgiendo desde entonces: organización de la Secretaría General, carnets y sellos del SLMM, Oficina General, economía, aumento de cuotas para 1977, AVANTE (redacción y distribución), etc.
5. Otros asuntos que quedaron pendientes en el orden del día de la anterior Coordinadora y en especial los de las relaciones del SLMM con las centrales sindicales y el problema de las nacionalidades y regiones del estado español.

La anécdota de la reunión -que era ilegal todavía-consistió en una visita de la policía, que se limitó a pedir la documentación de los presentes. Decisiones importantes: seguir con las finanzas igual (cada Asamblea contribuirá a los gastos generales con las sobras, si hubiera, de sus ingresos); no integrar la pesca en el SLMM, pero ofreciendo *toda la infraestructura organizativa y de servicios del SLMM a los núcleos de pesca que vayan haciendo realidad la coordinación de su sector*; y enviar a la 62 Reunión (Marítima) de la OIT, a celebrar en Ginebra del 9 al 23 de octubre a Javier Lozano y Juan Zamora.

* La cuarta se celebró también en Madrid, en el despacho de Ruiz Giménez, el 6 de noviembre de 1976. En el orden del día remitido por el Secretario General de Coordinación se recordaba a las Asambleas (*como quiera que nos han llegado noticias de un funcionamiento irregular por parte de algunas*), sus obligaciones y la necesidad de organizar *comisiones permanentes* en cada una de ellas. Los puntos a tratar eran prácticamente los mismos (la pesca, las relaciones, las nacionalidades, organización del SLMM), que los de la Coordinadora anterior, añadiendo un punto primero: *Informe de la Secretaría General de las actividades desde la última Coordinadora y situación general del SLMM*. Participaron, según el Acta de la reunión, Barcelona, Valencia, Cartagena, Málaga, Sevilla, La Coruña, Gijón, Avilés, Bilbao, Madrid, dos representantes del "Camporrojo", un representante de la flota de "Empetrol", un representante de la flota de "TAC" y un representante del "Butacincin". Como "invitado" de La Coruña asistió también un miembro de Comisions Mariñeiras (sindicato de pesca de CCOO). Fue una Coordinadora movida. Muinelo, ahora en representación del "Camporrojo", había intentado confundir a la flota de Campsa actuando más como un hombre de CCOO que del SLMM y valorando la movilización de esta empresa *como un fracaso*. De nuevo el tema de la difícil unidad ocupando horas de agria discusión. Se rechazó la propuesta de la Secretaría General de ampliarla a seis miembros, propuesta que insistía en la necesidad de dotar al SLMM de un órgano estable y fuerte de dirección, algo así como un comité ejecutivo. Se decidió liberar a Irazola y Barcón y alquilar los primeros locales en Barcelona (lo que se hizo con un contrato a nombre de Montori y Zamora en el mismo mes de noviembre), y *comenzar a trabajar en la preparación de la Asamblea General de los trabajadores de la Marina Mercante*. Antes de acabar la reunión, los representantes de la Asamblea de La Coruña, en contra de la opinión unánime del SLMM, dejaron claro que ellos trabajarían conjuntamente con Comisions Mariñeiras.

* La siguiente reunión de la Coordinadora se celebró en Barcelona los días 22 y 23 de enero de 1977 (el día 22 se iba a celebrar conjuntamente una reunión de delegados de "Campsa" para analizar el resultado del "conflicto colectivo" planteado en junio de 1976). El orden del día, enviado desde Barcelona (S.G. de Coordinación), incluía tres puntos fundamentales: elección de una nueva Secretaría General de cinco miembros; acción sindical del SLMM; y preparación del I Congreso del Sindicato³¹. Se eligió una nueva Secretaría General de cinco miembros:

³¹ No he podido encontrar, si existe, Acta de esta reunión.

- ▶ Juan Zamora, Coordinación.
- ▶ Javier Lozano, Buques Extranjeros.
- ▶ Antonio Rodríguez Perea (Barcelona), Organización.
- ▶ José Luis Cot (Valencia), Administración.
- ▶ Antonio Carretero Mañas, Acción Sindical.

De esta Secretaría destaca la ausencia de Alfonso Alonso Barcón, que no se presentó a la re-elección, aunque iba a continuar trabajando en Valencia con Cot.

* La sexta reunión de la Coordinadora Estatal en este período se celebró en Cádiz los días 16 y 17 de abril y fue, según el Acta, la más tormentosa de cuantas había habido. Participaron los miembros de la Secretaría General, Bilbao, Gijón, Avilés, Cádiz, Sevilla, Valencia, Barcelona, Alicante, Madrid y los buques "Carmen III" y "Cabo Santa Clara", *llegando con cierto retraso los compañeros de las asambleas de Ferrol, La Coruña, Vigo y Marín*. Se inició la reunión estableciendo un curioso sistema de votación (dos votos cada Asamblea y cada buque y un voto cada miembro de la S.G.), que nada tenía que ver con la representatividad de los asistentes. Era la primera vez que se suscitaba esta cuestión. El conflicto latente con la Asamblea de La Coruña estalló, llegándose a la expulsión de sus representantes de la reunión, lo que originó la marcha, por solidaridad, de Vigo, Ferrol y Marín (asambleas inexistentes las dos últimas). Sobre La Coruña, todos los informes coincidían en su politización extrasindical y en su funcionamiento *alucinante*, en la ponderada opinión de Ruiz Soroa³². La Secretaría General había decidido enviar semanas antes dos de sus miembros (Lozano y Lobeto), para observar sobre el terreno la actividad de la Asamblea, decisión que no fue aceptada por La Coruña. A pesar de la evidencia de falta de disciplina y de dirección, la Coordinadora se puso de acuerdo en una decisión importante, aunque no se respetara: la primera fijación de Asambleas y liberados: 10 asambleas con local (Bilbao, Gijón-Avilés, La Coruña, Vigo, Huelva-Sevilla, Cádiz-Algeciras, Barcelona, Valencia, Cartagena y Las Palmas-Tenerife) y 19 liberados, dos por Asamblea menos Cartagena que sólo tendría uno, pagados a razón de 25.000 pesetas más 7.000 por hijo.

* La última coordinadora antes del I Congreso se realizó en Madrid el día 4 de junio, con asistencia de Bilbao, Gijón, Avilés, Ferrol, La Coruña, Vigo, Sevilla, Cádiz, Cartagena, Valencia, Alicante, Barcelona, Madrid y Las Palmas. De la secretaría general faltaba Juan Zamora, que había

³² Carta a la Asamblea de Barcelona, 1 de marzo de 1977.

dimitido el día 9 de mayo con un lacónico escrito *a toda la estructura* del SLMM:

Después de tres años dedicado plenamente al movimiento obrero de la mar y desde su creación al Sindicato Libre de la Marina Mercante, he decidido volver a navegar, dejando en consecuencia las responsabilidades que dentro del SLMM me habiais confiado.

Es una decisión largamente reflexionada y que obedece tan solo a motivos de agotamiento personal.

La Coordinadora, además de discutir sobre la dimisión y cuestionarse si era o no "Coordinadora", ratificó una serie de liberados ya decididos en sus respectivas zonas: José Aracil, en Alicante; Felipe Cascajo, en Cartagena; Alonso Barcón, en Valencia; Javier Guezuraga, en Barcelona; y Andrés Corrales, en Algeciras. Ferrol fue aceptada como Asamblea. Se eligió también una nueva Secretaría General:

- ▶ Rafael Lobeto (Gijón): Coordinación.
- ▶ Javier Lozano (Bilbao): Buques Extranjeros.
- ▶ José Luis Cot (Valencia): Organización.
- ▶ José Aracil (Alicante): Administración.
- ▶ Miguel Veguilla (Sevilla): Propaganda e información.

De esta Secretaría, que sólo iba a durar un mes y que de hecho no llegó a funcionar como tal, destaca la presencia de una persona sin experiencia para llevar la Administración (una responsabilidad crítica) y la elección de Veguilla para propaganda e información. La votación fue la siguiente: Lozano (12 votos), Lobeto (12 votos), Cot (8 votos), Aracil (8 votos), Veguilla (6 votos), Perea (5 votos), Muinelo (5 votos), Rivas (de Las Palmas, 4 votos), Barcón (2 votos), y Del Corte, Carretero y César, de La Coruña, 1 voto.

Antes de esta Coordinadora se había producido el paso por ventanilla del SLMM para legalizarse, trámite que hicieron Jose M^a Ruiz Soroa y Juan Zamora el día 26 de abril, siendo el primer sindicato de clase que lo hizo.

Las Coordinadoras constituían jalones organizativos de relativa importancia. No se discutía realmente sobre la estrategia sindical o sobre las finanzas del SLMM con una visión de conjunto. Estos temas quedaban fuera del debate.

Las Coordinadoras eran, a la luz de las Actas, más un foro de enfrentamiento politizado por el "poder", peleas en verdad incomprensibles, que un órgano de dirección. El peso de las decisiones recaía, desde julio de 1976, en la Secretaría General y en algunas Asambleas con militantes especialmente activos que no formaban parte de la Secretaría General. Era el caso de Asturias y Lobeto desde noviembre de 1976. Un muestra de la actividad de Gijón es la constitución, en asamblea celebrada el 4 de julio de 1977, de la Asociación de Pensionistas de la Marina Civil, que llegaron a proponer la creación de una Federación de Asociaciones de Pensionistas de la Marina Civil. El representante de la Asociación asturiana, Jesús Baños Ordoñez, llegó a participar con una ponencia en I Congreso del SLMM. Aunque la iniciativa no arraigó, en buena parte por la propia debilidad del Sindicato -sobre todo, escasez de dirigentes expertos y capaces para impulsar este tipo de asociaciones- el empeño demostraba la inquietud y la fuerza de la Asamblea de Gijón.

La Secretaría General se reunía con relativa frecuencia y, ante la periodicidad excesiva del "Avante", llegaron a sacar entre marzo y junio, una serie de "Boletines Informativos" compuestos de varias hojas fotocopiadas para mantener informadas a las Asambleas de la marcha del Sindicato. La Secretaría General decidió la nueva cotización de 1.000 pesetas anuales por afiliado durante 1977 y decidía la línea sindical en su conjunto.

Hubo en todo este período tres temas a destacar. El primero, la evidencia de un desbordamiento sindical de la organización. Las huelgas, los conflictos, la enorme movilización sindical que vivió la marina mercante no se vió correspondida por una organización equivalente. Las Actas de las Coordinadoras, sobre el papel el máximo órgano de dirección, prueban que las reuniones eran una olla de grillos incomprensible para la realidad que vivía sindicalmente el sector.

El segundo, el tema de las finanzas del SLMM. La extremada honestidad de los primeros tiempos se vió empañada por un funcionamiento taifista, caótico, de las Asambleas a medida que iban entrando en sus cajas las cotizaciones de los afiliados. Cada Asamblea había de confeccionar un *Extracto Mensual del Libro de Caja*, una contabilidad elemental adecuada a los primeros momentos, pero poco útil cuando las cantidades manejadas llegaban a los cientos de miles de pesetas. La Asamblea de Barcelona (que junto con Bilbao y Valencia son las únicas Asambleas cuya documentación económica se conserva en los archivos), la más importante de la época, manejó entre febrero y agosto de 1976 unos ingresos totales de 94.357,- Ptas., de las cuales una tercera parte procedían de aportaciones personales

de los militantes (Queraltó, Forcano, Montori, Irazola, Verdiel, Perea, Pineda, Zamora, etc.). La misma Asamblea, sólo dos meses más tarde, en octubre, contabilizaba ya unos ingresos de 239.058,- Ptas.

Con todo, la contabilidad del SLMM refleja los escasos medios económicos con que se hizo el sindicato, escasez compensada por una entrega y disponibilidad personal que no tuvo precio.

El resumen de las cuentas del SLMM durante 1976 (publicadas en "Avante" número 7), arroja el siguiente resultado:

CONCEPTOS	ENTRADAS	SALIDAS
Afiliaciones	1.585.500,-	
Aportaciones personales (1)	371.645,-	
Aportaciones por publicaciones	66.722,-	
Ayudas-Salarios		332.750,-
Ayudas diversas (solidaridad, préstamos)		103.300,-
Publicaciones		305.579,-
Gastos administrativos (tel. fotocop, etc.)		250.664,-
Bienes sindicales (máq. escribir, muebles)		112.000,-
Gastos de viaje		330.264,-
TOTALES	2.023.867,.	1.434.557,-

(1) Durante el período comprendido entre abril de 1975 y febrero de 1976 se producen numerosas aportaciones personales, no contabilizadas, que cubrieron la primera época de nuestro funcionamiento sindical.

De todo ello, quedaba a 31 de diciembre de 1976, un saldo positivo de 589.310,- pesetas.

El tercer asunto era el más complicado. Se trataba de la unidad sindical en un mar definitivamente dividido y plural. Los problemas venían de CCOO y UGT, los dos aspirantes a la hegemonía en el mundo sindical español. Los pequeños, USO, CNT, Sindicato Unitario (SU) y Confederación

Sindical Unitaria de Trabajadores (CSUT), estos últimos fruto de una escisión de Comisiones Obreras en noviembre de 1976 y marzo de 1977, apoyaron casi siempre la unidad del SLMM. Hubo tan sólo algunas tensiones con USO por unos militantes de la flota de Cepsa, adheridos a la Unión Sindical Obrera por la presencia mayoritaria de ésta en la Refinería de Tenerife.

UGT, ante el empuje del SLMM y las dificultades que encontraba para hacerse un hueco en la marina mercante optó por una estrategia de captación en bloque, que nunca se hizo explícita: estrategia que explotará en 1978.

Comisiones Obreras seguía en la confusión. En Galicia alimentaban todos los tirones de Muínelo y compañía, tensando el SLMM hacia su opción sindical. Algo parecido sucedía en Sevilla, aunque sin la virulencia de Galicia. En Catalunya y Euzkadi, los potenciales militantes de Comisiones Obreras, trabajadores de la marina mercante, habían apostado resueltamente por el SLMM.

Entre junio de 1976 y julio de 1977, hay documentadas veintidós reuniones formales entre el SLMM con USO, CCOO y UGT, más alguna con CSUT y CNT. ¿Cómo encajaba un sindicato de los principios del SLMM, además hegemónico en el sector, con la situación de división sindical reinante? ¿Cómo era posible ser la UGT del mar, la USO, Comisiones del Mar, etcétera? Desde un punto de vista abstracto, puro, la respuesta era sencilla: respetar al SLMM en tanto siguiera manteniendo su carácter de clase y democrático. Pero en la lucha por la hegemonía sindical, que era lo concreto, la respuesta era mucho más complicada. Ni CCOO, ni UGT querían renunciar a aumentar sus activos con la preciosa fruta de un sindicato vigoroso que había conseguido incorporar un sector estratégico de los trabajadores a la lucha sindical.

El Secretariado de Comisiones Obreras llegó a tratar el tema de las relaciones a establecer con el SLMM en su reunión del 1 de marzo de 1977. De esa reunión sacaron una Resolución contradictoria que evidenciaba escasa confianza en el SLMM y más escasa voluntad unitaria. De una parte, se comprometían a no formar un sindicato de CCOO en la marina mercante; pero, de otra, alentaban una sorprendente "doble militancia", más asombrosa si cabe porque se fundaba en la "libertad sindical": *los trabajadores de la marina mercante que lo deseen podrán, como exigencia de la libertad de sindicación, afiliarse a la Confederación Sindical de CCOO. Será una afiliación complementaria de ámbito general del Estado, a la que tengan al SLMM, como organización sectorial.* Con cinismo y mal gusto, añadían,

que *la Confederación Sindical de CCOO respetará la total autonomía de este sindicato.*

Los miembros del SLMM nunca entendieron eso de la "doble militancia", en el fondo una absurda imposición, y en su inmensa mayoría siguieron afiliados a un único sindicato. Agustín Montori, de la Asamblea de Barcelona, en una larga reflexión, calificaba esta postura de CCOO como gratuita e innecesaria, que lo único que pretendía era *introducir la división para llegar más tarde y de nuevo a la unidad*³³.

La herida abierta por CCOO, que dejaba al SLMM malparado como posibilidad unitaria, causó estragos entre muchos marinos honestos que concluyeron por resignarse a la división y al fatalismo.

10.8 El primer congreso del SLMM.

Tuvo lugar en Bilbao los días 9 y 10 de julio de 1977. Hubo otra propuesta de sede, Barcelona, que fue desestimada en la Coordinadora de enero. Previo al Congreso, había un trabajo clave a preparar: el proyecto de Estatutos que se presentarían para su aprobación en el Congreso. Al respecto hubo tres aportaciones globales.

La primera, de la Asamblea de Bilbao, era una propuesta con muy pocos retoques a lo publicado en el "Avante" número 1: "Naturaleza, Fines y Estatutos del SLMM", un documento (recogiendo la labor de pulido del texto que había realizado Alonso Barcón en agosto de 1976); y "Objetivos Generales", otro documento. La estructura del SLMM aparecía en esa propuesta un tanto incompleta: los miembros podían ser trabajadores de la marina mercante, tráfico interior y "estudiantes de las Escuelas de Náutica"; un Delegado único por buque; Asambleas de Puerto con "Comisión Permanente"; Tres Coordinadoras Estatales, una para marina mercante, otra para Tráfico Interior y otra para estudiantes; una Secretaría General de 8 miembros elegidos con un criterio ecléptico y confuso: tres funcionales, Organización, Administración y Buques Extranjeros; tres, en representación

³³ "En torno a la doble militancia", informe de Agustín Montori, fechado el 15 de diciembre de 1976.

geográfica: uno de la zona norte, otro de la zona sur y otro de levante; y por último dos secretarios generales más en nombre de Tráfico Interior y de los estudiantes. Por último una Conferencia/Congreso general del que no se concretaba nada.

La segunda propuesta fue de Juan Zamora. Iba acompañada de una carta, fechada el 8 de enero de 1977, a modo de exposición de motivos en la que confesaba haber tomado como referencia de Estatutos los de la "Unió de Pagesos", *un sindicato de campesinos de Catalunya con características muy similares a nuestro SLMM*. En síntesis proponía dos documentos diferenciados: uno "Naturaleza y Fines", que contuviera los fundamentos ideológicos básicos del SLMM; y otro, "Estatutos", con la estructura organizativa y funcional. Los "Objetivos Generales", proponía Zamora, debían quedar para el proyecto de Convenio-Base, sin formar parte de los documentos anteriores. La propuesta de "Estatutos" era un documento *breve, abierto, para que su aprobación no suponga luego un molesto corsé que paralice la marcha del Sindicato*. La estructura de esta propuesta era: incompatibilidades en todos los cargos de SLMM con cualquier otro cargo sindical o político; Asamblea de Buque, con todos los tripulantes y Delegado Sindical del SLMM; Asambleas de Puerto con un responsable al frente y una "Permanente"; Coordinadora Estatal formada por los responsables o representantes de la "Permanente" de las Asambleas de Puerto y los Delegados Sindicales de Buque que pudieran asistir; Secretaría General de cinco miembros, cada uno con responsabilidades concretas y solidarios ante el Congreso y la Coordinadora, uno de ellos en calidad de "Coordinador General" que sería algo así como un *primus inter pares*; Congreso cada dos años. La propuesta abogaba por cambiar el nombre a Sindicato de la Marina Mercante.

La tercera, presentada en febrero de 1977, procedía de La Coruña. Era una propuesta bastante ininteligible basada en las "nacionalidades y regiones". Las Asambleas de Puerto, con "Permanente" y "Comisiones" (de "visitas", de "administración", de "Escuelas", de "asambleas abiertas"). Habrá una Coordinadora de Asambleas de Puerto en cada nacionalidad o región y una Secretaría, al mismo nivel, "formada por miembros de la Coordinadora de Nacionalidad o Región". Habrá también una Coordinadora Estatal elegida en congreso con candidaturas designadas por las organizaciones de nacionalidad o región, que "no podrá intervenir en las decisiones tomadas por las Organizaciones de Nacionalidad y Región" (sic), y un Secretariado Estatal, que, sin concretar su número, habría de ser muy amplio y elegido con un doble criterio: el primero, lógicamente, en función de las nacionalidades y regiones; el segundo criterio de elección era más confuso porque pretendía "recoger las distintas posiciones colectivas que se

manifiestan en la vida sindical". Ese Secretariado estatal tendrá una "Permanente". Habrá un Congreso, con miembros tasados en función de buques, empresas, nacionalidades y regiones, del que no se aclara la periodicidad. Otra idea extraña que aporta esta propuesta es la de "Delegados de Compañía" elegidos por los Delegados de Buque. Como quiera que la propuesta de La Coruña no aclaraba qué son nacionalidades y qué regiones, sus "estatutos" invitaban un tanto a la perplejidad.

Hubo también varias aportaciones puntuales. El "Camporrojo" se decantaba por una Secretaría General de 14 miembros, que representarían territorialmente a las regiones; a Cartagena le parecían demasiados los ocho miembros de la Secretaría General propuestos por Bilbao; Ferrol y Avilés veían bien las propuestas de Zamora, pero se negaban al cambio de nombre (*el nombre es sagrado*, decía el representante de Avilés).

Lo que se llevó al Congreso, para su aprobación, fueron básicamente las ideas de Zamora, sin el cambio de nombre. El Congreso, por abrumadora mayoría, desestimó elegir un Secretario General, y aprobó algunas matizaciones de escasa relevancia a otros artículos, excepción del añadido al artículo 8 que requería que cualquier miembro del Sindicato acreditara dos años de embarque (dos años de embarque, no de antigüedad en el Sindicato), antes de poder optar a cualquier cargo de la estructura del SLMM³⁴. Tan increíble requisito, muestra de un corporativismo absurdo, se aprobó por 43 votos a favor y 24 en contra.

El Congreso, cuyo coste para el SLMM se elevó a 744.636,- Ptas. (según nota de la Asamblea de Bilbao, sin fecha), se celebró en el Aula Magna de la Universidad de Lejona, con Iñaki del Corte como presidente/moderador de una Mesa en la que estaban: Lozano, Veguilla, Lobeto, Fernando Rivas (Asamblea de Las Palmas), José María Fernández Cañete (Delegado del buque "Cartagena", de la naviera "Auxtramarsa") y Alberto Bernáldez (Delegado del "Camponalón"). Como representantes extranjeros acudieron el Sindicato de Marineros Daneses, la Federação Portuguesa de Sindicatos do Mar, un representante de la ITF y Paolo Pieve, de la CISL italiana y hombre capital en la ayuda a la delegación exterior del SLMM en Génova. De las organizaciones sindicales españolas, acudieron CCOO, la USO, la CSUT y Comisiones Mariñeiras. La participación fue bastante amplia: 57 delegados de buque, 24 representantes de las Asambleas de Puerto y 4 miembros de la Secretaría General (Aracil no participó en el Congreso). La relación de participantes y buques representados puede verse en Anexo 7.

³⁴ SLMM, "Acta Oficial del Congreso". Documento mecanografiado.

Los dos días del Congreso, días de euforia, se consumieron en la aprobación de los estatutos (ver Anexo 8, "Carta de Principios", formada por "Naturaleza y Fines", y "Estatutos"), y las intervenciones de los invitados nacionales e internacionales. Las ponencias sobre la Ley Penal y Disciplinaria y sobre la "unidad e independencia" del SLMM, obtuvieron poco debate, postergando cualquier decisión a posteriores estudios. Otros temas que se suscitaron, como por ejemplo si Fernando Rivas podía tener una doble representación, y votar por dos, o si las Asambleas de Sagunto y Ferrol eran realmente Asambleas, cuestiones que recordaban las discusiones de las Coordinadoras, quedaron enterrados por el tono emocionante del Congreso.

Tono del que una muestra es la intervención de los sindicatos ingleses:

Durante cuarenta años, los hombres del mar europeos hemos estado esperando el momento en que vosotros, caído el franquismo, os incorporarais a la lucha de la gente de mar por la defensa de nuestros comunes intereses. Los sindicatos de marinos de Europa saludan hoy vuestra llegada a la libertad, que sólo vosotros habeis conquistado.

O las palabras de Paolo Pieve, interrumpido en numerosas ocasiones por los aplausos de los congresistas, que finalizó así su intervención:

Tras treinta años de democracia, nosotros tenemos un sindicato dividido; en cambio vosotros, tras cuarenta años de dictadura teneis un sindicato unitario. Luchemos todos juntos por conservar vuestra unidad y por conquistar la nuestra.

El Congreso, antes de finalizar, eligió la Secretaría General, colegiada, de cinco miembros, mediante la siguiente votación abierta (resultaron elegidos los cinco primeros):

- * Alfonso Alonso Barcón: 63 votos y 3/15
- * Rafael Lobeto Lobo: 62 votos y 10/15
- * Javier Lozano Ibarbengoetxea: 59 votos y 1/15
 - * Antonio Rodríguez Rubiño: 49 votos
 - * Fernando Rivas García: 44 votos y 6/15
 - * Rafael Muinelo Alarcón: 42 votos y 6/15
 - * Manuel Bustabad Rey: 29 votos y 9/15

- * Antonio Carretero Máñez: 15 votos y 5/15
- * Antonio Herrero Hernández: 4 votos y 1/15

Los quinceavos de voto (1/15) provenían de los asistentes al Congreso a título individual. De acuerdo con el reglamento del Congreso, los delegados de buque y de puerto pagaban 1.000 pesetas de inscripción y disponían de un voto; los afiliados individuales tenían una cuota de inscripción de 500 pesetas y 1/15 de voto.

A su vez fueron ratificados -algunos de ellos improvisados al momento- los siguientes 11 responsables de las Asambleas de Puerto: Bilbao, Miguel Irazola Moracho; Avilés, Ramón Argüelles Gutiérrez; Gijón, Guillermo Peribáñez Caveda; Ferrol, Angel Castro Díaz; La Coruña, Rafael Muínelo Alarcón; Vigo, Sergio Salgueiro Rodríguez; Cádiz, Antonio Carretero Máñez; Cartagena, José Zapata Garcés; Valencia, Carlos Pérez Gálvez; Sagunto, José Luis Cot González; Barcelona, Javier Guezuraga Tellería.

Para todos ellos, el Congreso había decidido un salario de 30.000 pesetas más 5.000 por hijo. El Acta Oficial del Congreso, redactada por Alonso Barcón, finaliza de esta manera florida y añeja:

(...) la mesa llama a los responsables de las Asambleas de Puerto que, con la Secretaría General, completan la estructura de delegados de tierra del SLMM. Suben al estrado, cruzándose de inmediato un gran aplauso entre los delegados de Buque presentes en la sala y los responsables de tierra. Con esta correspondencia y unas emocionadas palabras del compañero Javier Lozano sobre el éxito de este I Congreso del Sindicato Libre de la Marina Mercante y sobre la actividad sindical que a todos nos aguarda a partir del futuro más inmediato, se cierra la sesión y, por lo tanto, se da por concluido el Congreso Constituyente de la primera organización de clase que, en toda la historia de la Marina Mercante, construyen los propios marinos para la defensa de sus propios intereses, el ejercicio de sus derechos y la conquista de su dignidad de trabajadores. Una organización que supone el mejor regalo que los trabajadores de la mar pueden ofrecer a los trabajadores de tierra en muestra de solidaridad y apoyo: el de la unidad.

Todos los asistentes, puestos en pié, finalizan el acto de clausura gritando:

¡VIVA EL SLMM!, ¡VIVAN LOS TRABAJADORES DE LA MAR!,
 ¡VIVA LA CLASE TRABAJADORA!

10.9 Conclusiones.

En la separata al "Avante" número 66, de 1995, conmemorativa del 20 aniversario del SLMM, diez de ellos integrado en la Confederación Sindical de Comisiones Obreras, Rafael Lobeto plantea una serie de preguntas acerca de ese *hito histórico* que supuso el nacimiento del SLMM: *¿Cómo fue posible tal resurgir?, ¿en qué circunstancias políticas se produjo?, ¿quienes fueron los protagonistas?, ¿cuales eran sus ideologías?, ¿por qué eligieron el difícil camino del unitarismo?, ¿qué papel jugó la patronal naviera?, ¿qué cambios se produjeron en ella misma?*

No es fácil ninguna respuesta. El resurgir de 1975-1977 fue posible por las condiciones objetivas de los trabajadores: un profundo sentimiento de marginación del progreso de España en los últimos 15 años, puesto de manifiesto de forma elocuente por el conflicto de la flota de "Campsa". El desierto sindical desde 1939, la opresión de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, habían dejado a los trabajadores inermes ante unos empresarios acostumbrados desde siempre a vivir del proteccionismo y la subvención y a no tener problemas con sus tripulaciones, dispersas y distraídas en querellas entre departamentos y categorías. Cuando nace el SLMM encuentra un campo abonado, unos deseos incontenibles de superar miedos y frustraciones y empezar a reivindicar unas mejoras largamente soñadas.

La coyuntura política era idónea. El SLMM nació *en el umbral del cambio*, como definió la revista "Cambio16" la situación política de 1975. Franco muere en noviembre de 1975 y todo el país despierta de la pesadilla de una dictadura estúpida y cruel. Había aspiraciones de libertad por doquier, en todos los ámbitos: cultural, social, sindical, ideológico, político... Descubrir la libertad concreta -la de prensa, la de reunión, la de asociación, cines sin censura, libertad de manifestación- produce un placer extraordinario. La democracia, la libertad no resuelve los problemas, pero permite discutir sobre posibles soluciones. Nadie es ajeno a ese placer cuando se ha vivido. El SLMM aterrizó, nació, en el momento justo.

¿Porqué el empeño unitario?, se pregunta Rafael Lobeto. Toda la literatura, todos los documentos que he leído no permiten una respuesta categórica, tan sólo una aproximación. El sector de la marina mercante es, posiblemente, el sector laboral donde la unidad está más mitificada. La dispersión en centros de trabajo pequeños y alejados; la división interna de un buque, con

los tripulantes encasillados en unas categorías y unos departamentos casi siempre enfrentados, hacían imposible cualquier reivindicación llevada con éxito ante la empresa. "No estamos unidos" es en la marina mercante una coletilla eterna ante los problemas nunca resueltos. Es evidente que un sólo trabajador, o un determinado segmento de una tripulación, nada podían hacer ante el naviero. Esa aspiración de unidad forma parte de toda la literatura inicial del SLMM, cuyos redactores habían sabido captar perfectamente la situación. Así pues, sindicato único para todos los trabajadores. La respuesta al unitarismo sindical y político es a mi juicio más simple. Los iniciadores del Sindicato, todos ellos, lógicamente, personas con un nivel de politización muy superior a la media de los trabajadores del sector, reproducen, sin saberlo, lo que Angel Pestaña explicaba de forma magistral en 1933: la división sindical en función de ideologías o corrientes políticas o religiosas no es normal, es ajena a la clase trabajadora. Cualquier trabajador aspira a defender sus intereses laborales conjuntamente con sus compañeros de buque, fábrica o taller. Los sindicatos siempre, afirmaba Pestaña, nacen unitarios. El SLMM nace de la nada, sin precedentes históricos conocidos, llevado por marinos que habían nacido después de la guerra civil. No habían conocido ningún sindicalismo en los buques. Si añadimos a eso la percepción que tienen en general los marinos de la necesidad de unidad, se entiende fácilmente que el SLMM naciera con vocación clara de ser un sindicato único.

Las ideologías de los primeros militantes eran mayoritariamente próximas al marxismo como queda bien patente en sus primeros escritos, donde aparecen abundantes referencias a la lucha de clases, la liberación de los trabajadores, la alienación del trabajo y otros conceptos similares. Había una fuerte componente cristiana (Erauizkin, Lozano y en general los curas de izquierdas del Apostolado del Mar) y una vaga influencia del anarcosindicalismo. El mérito de los iniciadores fue transformar todo ello en mensajes simples y concretos que hicieran posible integrar a todo un sector muy despolitizado y, por tanto, conservador.

La patronal no jugó papel alguno en el nacimiento y desarrollo del Sindicato Libre de la Marina Mercante. Por un lado, porque no se recuperaron de la sorpresa hasta 1980. Supusieron que un sindicato tan izquierdista no podía arraigar en los buques. De otro lado, porque también ellos estaban inmersos en la adaptación a la nueva situación política. Santos Pastor afirma que la patronal naviera sufrió serios cambios en su composición y dirigentes entre 1974 y 1978. No estaban en situación de intervenir en algo que nunca creyeron que cuajaría.

Además, los armadores vivieron en esos años una situación de euforia desarrollista, siempre bajo el manto de la protección, como refleja la Memoria de OFICEMA de 1975:

En el curso de un período de poco más de seis años la flota mercante española de transporte ha casi duplicado su tonelaje.

En efecto, la cifra de 5.400.000 toneladas a que la flota mercante de transporte se elevaba el 1º de enero de 1976, es casi el doble de la que dicha flota registraba el 1º de enero de 1970.

En el mismo período de tiempo la flota de petroleros había aumentado en más de un 100 por 100, pasando de 1.350.000 toneladas a 2.900.000 T.R.B. Estas cifras son suficientemente explicativas del fuerte ímpetu con que se ha realizado la renovación y ampliación de la flota española, paralelamente con el pujante desarrollo económico del país.

En el curso del año 1975, se han entregado a los armadores españoles 37 unidades con un total de 666.065 T.R.B. (...)

El aumento experimentado por nuestra flota en 1975 expresado en porcentajes, ha sido del 10 por 100 en cuanto al total de la flota de transporte y del 16 por 100 en cuanto a la flota petrolera.

Estamos asistiendo actualmente a una modificación del concepto tradicional de participación en los transportes marítimos mundiales con una abierta política proteccionista, que se viene practicando por toda una serie de países que tratan de fomentar el empleo de los buques de sus pabellones nacionales respectivos en el tráfico marítimo internacional.

La evolución de la marina mercante entre 1971 y 1978 refleja un crecimiento sostenido realmente impresionante, duplicando con creces su tonelaje: de 3,3 millones de TRB en 1971, a 7,6 millones en 1978. En 1975, año de nacimiento del SLMM, la marina mercante española disponía, según OFICEMA, de 5,4 millones de TRB (algo más de 5,1 millones de TRB, según datos de la Subsecretaría de la Marina Mercante). Es decir, en los tres años de vida del SLMM contemplados en este capítulo, los armadores vieron crecer su flota entre un 55 y un 60 por ciento. Había razones para la euforia. Algunos de los logros sindicales de estos años cabe explicarlos también en base a esa situación de alegría y confianza de la patronal.

Del nacimiento y desarrollo del SLMM hasta julio de 1977, yo destacaría dos aspectos. El primero, que todos, absolutamente todos los dirigentes del SLMM, todos los miembros de sus Secretarías Generales, una abrumadora mayoría de sus responsables de Asambleas de Puerto y una mayoría de los Delegados de Buque que surgían de las asambleas espontáneas en los buques, eran oficiales de puente, de radio o de máquinas. El SLMM fue siempre un sindicato dirigido por oficiales politizados, mayoritariamente de izquierdas. Sin ninguna duda. ¿Qué conclusión extraer de este dato? Históricamente, siempre ha sido así, al menos en España. Las organizaciones obreras del sector, salvo excepciones muy contadas, siempre han estado dirigidas, desde 1878, por el personal náutico titulado. Tal vez, la novedad de 1975 es que, a diferencia del período anterior, incluidos los años que duró la segunda República, los oficiales organizaron un sindicato que había de integrar a todos los tripulantes de un buque, con una línea asamblearia y participativa a todos los niveles.

Es posible que, como se verá en años posteriores, excedieran sus pretensiones igualitarias, favoreciendo con sus propuestas a las categorías más bajas. Porque, objetivamente, también es cierto que la acción sindical del SLMM favoreció la mejora de las categorías inferiores en relación a lo que se conseguía para los oficiales.