

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

CAPITULO XI

LA ETAPA DE CONFIRMACIÓN: DESDE EL I CONGRESO HASTA LA HUELGA GENERAL (JULIO 1977-FEBRERO 1980)

Este Capítulo abarca algo menos de tres años de la vida de SLMM. Se trata del período más intenso y activo de toda su existencia. En ese corto espacio de tiempo, el SLMM protagonizó dos Congresos, uno de ellos extraordinario desde todos los puntos de vista; dos Convenios Generales, que transformaron las condiciones de vida y trabajo en la marina mercante; dos Asambleas Generales de Delegados de Buque, experiencias seguramente irrepetibles que culminaron el empeño asambleario de los principios del SLMM; dos elecciones sindicales de resultado desigual; y un sinnúmero de conflictos laborales, negociaciones de Convenios de empresas navieras y problemas individuales y colectivos de los trabajadores de la marina mercante, sindicales y extrasindicales.

11.1 La huelga de los veinticinco.

Las experiencias de la huelga de la naviera Pinillos y el éxito del I Congreso del SLMM dieron alas a las tripulaciones de muchos buques para proseguir, en muchos casos, y para iniciar, en otros, una movilización laboral unitaria en pos de reivindicaciones salariales y de vacaciones ampliamente deseadas. Inmediatamente acabado el Congreso, la tripulación del "Carmen Tercero" se puso en huelga legal al amparo del R.D. Ley de 4 de marzo de 1977. El temor de que la huelga se extendiera a otros buques y navieras, ya que las reivindicaciones eran "extensibles", propició una invitación de ANAVE al SLMM para abrir una vía de diálogo sobre futuros "Convenios Generales por Sector" (cabotaje, petroleros, carga seca, etc.).

Admitida por la patronal la petición del Sindicato para desembarcar a algunos Delegados de Buque de las compañías Vascongada/Bilbaina, Vapor Carmen, Marítima Astur, Valenciana de Navegación y Naviera Ibérica, tuvieron lugar en Madrid los días 26, 27 y 28 de julio una serie de reuniones ANAVE-SLMM, que acabaron sin resultado positivo. El día 30 de julio, la Secretaría General del SLMM distribuía un documento explicando estos contactos:

(...) Desde el primer momento, los trabajadores han presentado como condición previa al diálogo una serie de reivindicaciones relativas a la libertad sindical y a la amnistía laboral. Concretamente, exigían libertad de reunión y asamblea a bordo, libre acceso a los buques de los responsables del SLMM en cada puerto, excedencia en la empresa para los desembarcados en razón de su actividad sindical (cuyos derechos adquiridos tendrían que serles respetados cara a la futura reincorporación), readmisión de los despedidos y fin inmediato de las represalias por motivos político-sindicales.

Presentaban además una plataforma reivindicativa -la que el SLMM viene planteando desde su fundación en abril de 1975- compuesta por los siguientes puntos: 35.000 pesetas de salario mínimo para la última categoría a bordo; jornada laboral de 40 horas semanales; 35 pesetas como precio mínimo de la hora extra para la última categoría; dos meses de vacaciones cada 4 ó 5 de embarque, atendiendo a la duración de la estancia en puerto, a las zonas de navegación a cubrir por el buque y a las condiciones de habitabilidad de éste; 100 por 100 del salario real en cualquier contingencia y dos pagas extraordinarias anuales a salario real.

Tantas exigencias debieron descolocar a los representantes de ANAVE (el vicepresidente Claudio Fernández Junquera, director-gerente de "Marítima Astur, S.A." y tres asesores jurídicos), que mostraron siempre una actitud indecisa y poco clara. Finalmente, la patronal dió por cerrado ese período de conversaciones con un "comunicado verbal" el 28 de julio en el que, saliéndose por la tangente, manifiesta sentirse incapacitada para llegar a acuerdos válidos con un Sindicato de tipo asambleario: *Ha constituido grave obstáculo para esta representación empresarial plantear la posición negociadora del SLMM, basada en sus características de Sindicato asambleario*³⁵. Como si lo que estuviera en cuestión fuera el carácter del

³⁵ En la información que la Secretaría General envió a todas las Asambleas el mismo 28 de julio de 1977, tras el comunicado de ANAVE añaden la siguiente nota: "Esta respuesta no nos fue entregada en copia u original mecanografiado, sino que nos fue dictada por Claudio

SLMM y no las condiciones laborales de la flota mercante. Ese error de ANAVE, que podía haber aceptado en julio lo que se vió obligada a tragar en noviembre, desecadenó la catarata de huelgas en 25 buques, entre agosto y octubre de 1977. En "Avante", número 9, noviembre de 1977, página 4, informaban del desarrollo de la huelga:

Como es sabido, la reciente huelga ha estado protagonizada por tripulaciones de Naviera Vapor Carmen, Vascongada/Bilbaina, Vasco Madrileña y Altos Hornos de Vizcaya. La tensión alcanzó a algunas navieras más.

Lógicamente diferenciadas entre sí, las plataformas reivindicativas planteadas por los trabajadores, tenían muchos puntos en común: el ya clásico 2X5, salario mínimo 30/35.000 pesetas para la categoría inferior a bordo y prestaciones sociales tendentes a mejorar las condiciones de vida a bordo. Exceptuemos el caso de Altos Hornos de Vizcaya cuya única reivindicación era "estar en las mismas condiciones que el personal de tierra".

El proceso viene siendo ya un poco típico. Presentación de propuesta de convenio por parte de los trabajadores a la que las empresas responden, o bien con el silencio despreciativo, o bien con una contrapropuesta sin más alternativas que su aceptación o la ruptura. Sin más salidas, los trabajadores van a la huelga, una naviera detrás de otra.

La huelga y su amenaza de extensión ejercen un saludable efecto sobre alguna de las empresas, haciendo que enfoquen la situación con más realismo y se sienten a negociar. A partir de aquí entra en el juego un nuevo factor que altera totalmente la situación. Nos estamos refiriendo a ANAVE (...).

La entrada de ANAVE no hace sino enrarecer el ambiente. Su cerrazón a la negociación, llegando incluso a recortar las ofertas anteriores de las navieras, provoca disensiones en el campo empresarial y así, los armadores de Naviera Vapor Carmen optan por negociar con sus propias tripulaciones llegándose a una solución negociada del conflicto y consiguiéndose un Convenio Colectivo aceptado por ambas partes. Vascongada/Bilbaina, Vasco Madrileña y Altos Hornos se sometieron a la disciplina de la corporación y delegaron en ANAVE la solución de la huelga.

Fernández-Junquera, vicepresidente de ANAVE, presidente de la Asociación de Navieros Asturianos y director-gerente de Marítima Astur. Junquera hizo constar expresamente que se trataba de *la respuesta de Anave, pero no la de la empresa a la que representa en su puesto directivo, ni tampoco la de la Asociación de Navieros Asturianos*".

Las propuestas de ANAVE para llegar a un acuerdo suponen un retroceso sobre lo que antes hubieron ofrecido las empresas por separado a sus trabajadores, tal es el caso de Vascongada/Bilbaina. ANAVE se revela como grupo de presión empresarial dispuesto a no ceder ni un ápice en las negociaciones.

Pero ¿hubo negociaciones? (...)

Las delegaciones de las tripulaciones trasladadas ¿como no! a Madrid y compuestas por las Comisiones de Convenio y el SLMM para solucionar la huelga generalizada, nunca se entrevistaron con los representantes de ANAVE. Nunca ANAVE quiso la negociación directa. Todos los contactos se efectuaron a través del Delegado General de Trabajo. Las amenazas, las presiones, el recurso a los "poderes fácticos" no han faltado. Y así, tras 46 días y ante la disyuntiva del laudo o la represión, acaba la huelga. Antes de llegar al laudo, Altos Hornos abandona la huelga y presenta declaración de conflicto colectivo.(...)

Los 25 buques que protagonizaron este movimiento huelguístico fueron ("Avante", número 9, página 11): LEKEITIO, ENECURI, SERANTES, JÚPITER, VALENTINA FRÍAS, COBETAS, ADRIANA, IRENE, ALEJANDRO ZUBIZARRETA, VALLE DE LUJUA, EOLO, LUCHANA, DEUSTO, MARTA, MIRAFLORES, LAS ARENAS, CARMEN III, LUJUA, VALLE DE CARRANZA, VALLE DE UNZA, VALLE DE OROZCO, BORNA, BARROSA, AURORA, CONDE DE CADAGUA.

La envergadura de la huelga, la unidad de las tripulaciones, motivó que el Director General de Navegación, José Luis Robles, convocara a ANAVE y al SLMM, los días 15 y 16 de septiembre, para proponerles una solución de urgencia al conflicto: negociación inmediata de convenios sectoriales por tráficos; entre tanto, desconvocar la huelga aceptando las empresas añadir a su última oferta -que distaba muy poco de las peticiones del SLMM en algunos puntos- el 50 por ciento de las diferencias con respecto a las reivindicaciones de los trabajadores. ANAVE, representada esta vez por ocho armadores y dos asesores, con Eduardo Reneses, director de "Líneas Asmar", actuando de portavoz, no aceptó esta mediación. Lograron mejores condiciones de la intervención de la autoridad laboral. ¿Cuales fueron las razones de ANAVE para desairar al director general de Navegación, que era además un hombre próximo a ellos? El SLMM, en un escrito del Secretario General de Coordinación, Rafael Lobeto, de fecha 16 de septiembre, juzgaba, al filo de los acontecimientos, en cuatro puntos la política de la patronal:

1.- Es claro que ANAVE ha "llamado al orden" a sus empresas asociadas que, en este momento, estaban negociando el Convenio particular, obligándolas incluso a rebajar las ofertas que éstas habían hecho a sus tripulaciones. ANAVE teme que estas empresas concedan un salario "alto" que supondría inevitablemente una meta a alcanzar o superar por otras tripulaciones. Para evitar esto, ANAVE prefiere mantener la huelga actual de los buques de manera indefinida, tratando de romper la misma. Para ello ha montado una caja de resistencia patronal.

2.- ANAVE intenta negociar un Convenio Nacional por sectores y en plazo corto creyendo que, de esta manera, puede rebajar considerablemente las reivindicaciones planteadas por los trabajadores en una negociación empresa por empresa. Creemos que, en este momento, ANAVE difícilmente va a permitir a las empresas la negociación particular a no ser que se rompa su unidad, lo cual podría suceder. Lo que es más previsible es que ANAVE siga presionando por la consecución de este Convenio Colectivo Nacional y "suavice" para ello su actual postura intransigente.

3.- La no aceptación por parte de ANAVE de la propuesta del Director General de Navegación y de la Secretaría General del SLMM (oferta de la Empresa más 50% de la diferencia...) se debe a que en la próxima negociación del sector que propone no quiere partir de unos niveles más o menos "altos", conseguidos por los trabajadores ya, sino de unos niveles bajos. El punto de partida condiciona, sin duda, la meta que se alcance.

4.- No sería de extrañar que esta postura tan cerrada de los armadores tenga también otro tipo de motivaciones: un deseo de generalizar el conflicto con miras a una intervención del Gobierno para que aplique medidas restrictivas a la lucha de los trabajadores (limitación de la huelga...); la destrucción o debilitamiento del SLMM a quien los armadores temen por su carácter de lucha y asambleario; una agudización de la crisis del país con vistas a una posible desestabilización...etc.

Ante la posibilidad de una negociación general, cuyo compromiso, al parecer, había arrancado el Ministerio de Trabajo a ANAVE, el Director General de Trabajo, José Miguel Prados Terriente, se arriesgó -sin duda, habiendo consultado al Ministro, Manuel Jiménez de Parga- a dictar un Laudo de Obligado Cumplimiento, fechado el 3 de octubre de 1977, laudo que, aunque rechazando la intromisión administrativa, fue aceptado por el SLMM en un comunicado al día siguiente, a pesar de que era ¡inferior! a las últimas ofertas de las empresas:

COMUNICADO DE LOS DELEGADOS DE LOS BUQUES EN HUELGA Y DE LA SECRETARÍA GENERAL DEL SLMM

- 1 - El Ministerio de Trabajo ha dictado una Norma de obligado cumplimiento para poner fin a la Huelga. En esta Norma se establecen 7.500 pesetas de aumento lineal por mes para Vasco-Madrileña de Navegación, 8.500 pesetas para Vascongada-Bilbaina y un aumento de las vacaciones de un 15 por ciento para ambas, juntamente con la obligación a dichas empresas de negociar Convenio de sector, empresa o grupos de empresas, con vigencia a partir de 1 de Enero de 1.978.
- 2 - Como trabajadores, rechazamos enérgicamente esta intervención injustificada de la Administración para romper con nuestra Huelga y que favorece claramente los intereses de un grupo de navieros que sistemáticamente han venido desoyendo nuestras justas peticiones. Una vez más, los trabajadores de la mar nos sentimos claramente marginados y oprimidos. Tanto más que, cuanto, con nuestras reivindicaciones, no pretendemos otra cosa que igualarnos a los trabajadores de tierra, y con el agravante de que las empresas en conflicto habían ofrecido ya, condiciones superiores a las establecidas en esta Norma.
- 3 - Los Delegados de los Buques en Huelga, en representación de nuestras tripulaciones y de la Secretaría General del SLMM, reunidos hoy en Madrid, hemos analizado detenidamente la situación creada por esta norma obligatoria y, de común acuerdo, hemos visto la necesidad de acatar por el momento la misma, en lo referente a la reanudación de la actividad del Buque, por las implicaciones negativas que, en caso de no hacerlo, podrían tener para la continuación de nuestra lucha.
- 4 - Queremos hacer constar bien claro que la paralización momentánea de las Huelgas no tiene que ser interpretada como un abandono de nuestras reivindicaciones ni una debilidad por nuestra parte. Es nuestra intención decidida volver a la huelga si el primero de Enero las empresas no están dispuestas a conocer nuestras reivindicaciones, especialmente en lo que a vacaciones se refiere.
Para ello vamos a fortalecer la Caja de Resistencia que ya hemos iniciado y buscar hasta el primero de Enero nuevas alternativas de lucha que obliguen a las empresas a sentarse a negociar.
- 5 - Caso de que haya represalias contra los tripulantes una vez iniciadas las actividades del Buque, nos comprometemos todos al unísono, a llevar adelante las acciones que sean necesarias para defender a nuestros compañeros.

6 - Animamos a los compañeros que en este momento están negociando o van a negociar Convenios Colectivos con sus empresas a que continúen defendiendo con todas sus fuerzas las reivindicaciones que nosotros, por el momento, no hemos podido alcanzar, sabiendo que cualquier conquista que hagan servirá para toda la Marina Mercante y, en concreto, facilitarán la conquista de nuestras reivindicaciones. Recibirán para ello, todo nuestro apoyo y solidaridad.

7 - Para terminar, proponemos a todas las Asambleas de los Buques en Huelga, a que paralicen la misma por el momento y reanuden el trabajo a partir de las 8 horas del día siguiente en que las Comisiones Negociadoras reciban oficialmente la orden de obligado cumplimiento. Al mismo tiempo hacemos ver la necesidad de prepararnos para llevar adelante esta nueva etapa de nuestra lucha.

¿Cómo interpretar el laudo? ¿Qué significado tenía? El SLMM hizo la siguiente valoración ("Avante", número 9, "El laudo y su interpretación", página 9):

Desde el punto de vista estrictamente jurídico y según nuestras asesorías que han procedido a su estudio, el laudo es una ABERRACIÓN JURÍDICA MONSTRUOSA, afirmación que suscribimos en todos sus términos. (...)

En primer lugar, la solución a la huelga ha sido fundamentalmente POLÍTICA. Es decir, ha ido bastante más allá del mero enfrentamiento económico entre dos fuerzas que intervienen en el proceso productivo; trabajadores-patronos, y han sido los patronos quienes han hecho intervenir en el enfrentamiento a fuerzas ajenas al mismo, implicando en el asunto a la propia Administración. En consecuencia, quede bien claro para todos, que no hay diferencia alguna entre lo "político" y lo "económico". Que ningún trabajador puede decir "yo soy apolítico" "yo no entro en política" " nosotros no queremos más que un acuerdo económico", porque todo, absolutamente todo, es política. En última instancia, como aquí se han puesto de manifiesto, entran en juego los intereses de una clase en el poder, el capital, contra los de otra clase explotada, los trabajadores que quieren transformar la estructura de la sociedad. Y en este enfrentamiento, los primeros ponen siempre toda su fuerza en asador. En segundo lugar, y a tenor de lo expuesto más arriba, la intervención en el enfrentamiento de fuerzas ajenas, la amenaza de intervención directa de estas fuerzas, llevaron a la mayoría a la conclusión de que **por el momento**, era más conveniente para los trabajadores, para la Marina Mercante y para el país, la aceptación

de una solución momentánea que no es justa ni acertada pero que no tenía otra alternativa que el mantenimiento a ultranza de la huelga con el riesgo cierto de las "implicaciones negativas" citadas en el comunicado de los buques en huelga y que, por el momento se ha de evitar. (...)

La huelga de los veinticinco, unos ochocientos tripulantes en total, fue una experiencia sindical de gran calado que supuso la incorporación masiva de dirigentes sindicales de los buques en la vida orgánica del SLMM. Esa experiencia, esa integración entre delegados de buque y responsables del SLMM en tierra, será una de las claves de los acontecimientos que estaban por venir en los próximos meses. Las conclusiones que, de acuerdo con lo publicado en "Avante", número 9, se extrajeron de la huelga, fueron las siguientes ("Experiencias y conclusiones", páginas 10 y 11):

(...) Se ha visto la insuficiencia del ya citado decreto ley de 4/3/77 en lo que se refiere a la marina mercante. El decreto dictamina que los trabajadores no podrán ocupar el centro de trabajo y que la relación laboral se considerará extinta mientras dure la huelga. En la práctica ha supuesto el intento de los armadores de echar a la calle a las tripulaciones durante el período de huelga, cosa que no han conseguido, y la negativa a proporcionar víveres llegando a cerrar las gambuzas en un intento de rendir la huelga por hambre. Este hecho, que no tiene calificación, se produjo entre otros buques en el Valle de Unza, que inició la huelga en la India. Su capitán, Norman Martínez cerró la gambuza y sólo proporcionó raciones al comité de mantenimiento nombrado por la empresa. La tripulación pasó hambre. Negociaciones directas del SLMM con la Subsecretaría de la Marina Mercante pusieron fin a esta situación emprendiendo el buque regreso a España.

La ausencia de criterios claros en cuanto al mantenimiento de la seguridad a bordo. Si por una parte queda reconocida la competencia del Comité de Huelga para hacerse cargo de la seguridad y el mantenimiento de los servicios esenciales en el centro de trabajo, negándose los armadores en muchos casos a aceptar la composición del "comité de seguridad" emanada del Comité de Huelga. Y esto es muy grave, pues si compete a los trabajadores el mantenimiento de las condiciones del centro de trabajo, no se puede aceptar que la empresa interfiera en esta labor, con los riesgos que para el propio buque ello entraña. La solución al problema requiere un compromiso más definido por parte de la autoridad competente, a saber, el Ministerio de Trabajo a través de sus delegaciones en los puertos.

Se ha pretendido y se pretende separar a los Capitanes del resto de la tripulación. Y esto con un objetivo muy claro, utilizarlo de muro de contención y en su caso de cabeza de turco. Los trabajadores no aceptamos, y así lo prueba el número de capitanes afiliados al SLMM, esta interpretación de la figura del Capitán. Este es un trabajador más. Técnico por ser el director técnico de la navegación, pero trabajador que vende su fuerza de trabajo por un salario exactamente igual que el resto de los tripulantes. Acaba la huelga con un saldo favorable para los trabajadores. Se aplaza hasta Enero la consecución de algunos de los objetivos propuestos, pero se consiguen mejoras económicas, y lo que es muy importante, no ha habido represión y sí por el contrario las Asambleas de Buque han salido fortalecidas como órgano de participación de los marinos en la lucha sindical, y órgano de poder en las decisiones que se tomen.

Resaltamos una vez más el escollo, la rémora que supone el fósil legal de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante y la flagrante contradicción que representa el que su articulado -art. 24, sedición, art. 36, desobediencia a un superior- atente contra el derecho de huelga reconocido y aprobado en todos los niveles y estamentos de este país y bendecido por todos. Es absolutamente necesario terminar cuanto antes con la situación que no crea más que conflictos acerca de las competencias que ante una huelga en el mar son atributos del Ministerio de Trabajo y de las que corresponden a la Autoridad de Marina.

11.2 La primera Asamblea de Delegados y el primer Convenio General de la marina mercante.

El cierre en falso de la huelga de los veinticinco supuso un simple paréntesis, un alivio momentáneo para los armadores y el Gobierno. Las conversaciones ANAVE-SLMM se reanudaban a principios de noviembre, *tendientes a conseguir un acuerdo para el proyectado Convenio-Base para la Marina Mercante*³⁶. Para iniciar las negociaciones, el SLMM exigió y obtuvo un "Acuerdo de Principios" netamente sindical:

³⁶ Secretaría General del SLMM, "Conversaciones con la patronal ANAVE en relación con el proyectado Convenio-Base para la Marina Mercante", Madrid 5 de noviembre de 1977.

1. Aumento inmediato, a cuenta del futuro Convenio, de salarios y vacaciones a toda la flota.
2. Cese inmediato de represalias contra los delegados del SLMM y de la prohibición de hacer asambleas a bordo.
3. Cese del sistema de elección de representantes propugnado por ANAVE, en todas las navieras y compromiso de aceptación del sistema de representación a proponer por el SLMM y desembarque de las Comisiones negociadoras en su momento.
4. Amnistía laboral y readmisión de los despedidos.
5. Fijación de un calendario de negociaciones con el fin de ultimar el Convenio Colectivo base para la Marina Mercante.
6. Negociación en exclusiva de todo lo dicho con el SLMM.
7. Comunicación urgente a toda la flota de todo lo dicho y del acuerdo expreso de negociación del Convenio.

El primer punto se concretó en un acuerdo ANAVE-SLMM, el día 11 de noviembre, que establecía, a modo de anticipo, un pacto sobre vacaciones que suponía un avance extraordinario en relación a la situación anterior:

- 1.1.- Treinta y siete (37) días para las navegaciones comprendidas entre los puertos de la Península, Baleares y Canarias, hasta el paralelo de Calais, por el Norte; hasta el paralelo de Port-Etienne, por el Sur y hasta el meridiano de Túnez por el Este.
- 1.2.- Cuarenta (40) días, para las navegaciones comprendidas entre los límites de la zona anterior, hasta los 56 grados Norte; todo el Mediterráneo y, por el Sur, hasta el paralelo de Pointe-Noire.
- 1.3.- Sesenta (60) días para las restantes navegaciones.
- 1.4.- Los días de vacaciones citados corresponden a cinco (5) meses de "servicios a la Empresa", expresión que se definirá a lo largo de las negociaciones.

1.5- Para la determinación de los anteriores períodos de vacaciones, se tiene en cuenta la acumulación de los sábados, domingos y festivos, lo que significa que no se duplicará la percepción, cobrándose además de la jornada ordinaria establecida en las tablas salariales que se acuerden, las horas extraordinarias realizadas durante dichos días.

Alfonso Alonso Barcón, que, junto a Rafael Lobeto y, sobre todo, Isidor Boix, había llevado el peso fundamental de estas negociaciones, explica así el proceso³⁷:

La extensión de las luchas, del descontento, de los planteamientos reivindicativos, obligó a los navieros a sentarse de nuevo a negociar. La Secretaría General del SLMM elaboró una primera plataforma sobre la base de la cual empezaron las conversaciones. Se llegó así a un "acuerdo de principio" sobre vacaciones, primer tema de negociación, siendo ese "acuerdo de principio" (que suponía una base mínima a la que habría que aplicar excepciones) sometido a la ratificación de toda la flota. A tal fin, la Secretaría General envió un "CQ" urgiendo a las tripulaciones a manifestar su criterio en torno al texto que se acompañaba. La respuesta no se hizo esperar: el "acuerdo de principio" fue aceptado por un amplio margen.

El Sindicato, tras ese primer acuerdo, pidió a ANAVE la convocatoria conjunta de una Asamblea General de Delegados de Buque que permitiera una negociación del Convenio General ampliamente representativa. *Se requería*, escribe Barcón en el Cuaderno de Formación Sindical número 5, *la aceptación de los armadores, pues, de no mediar ésta, no sería posible el desembarco de muchísimos compañeros*. Si el propósito de los responsables del SLMM estaba claro, bastante más difícil es comprender la aceptación de la patronal. ¿Menospreciaron el alcance de lo que aceptaban? ¿Estaban muy presionados por el Gobierno? ¿En sus análisis entraba pensar que los representantes de la flota moderarían las exigencias de los dirigentes del Sindicato? ¿Deseaban potenciar acaso al SLMM? Lo cierto es que el 16 de noviembre firmaban en Madrid el acuerdo para desembarcar a los delegados de buque:

³⁷ SLMM, Cuadernos de Formación Sindical, número 5, abril de 1978, "Primer Convenio General de la Marina Mercante". "CQ" significa en lenguaje Morse "llamada general". Este Cuaderno fue redactado por Alfonso Alonso Barcón.

Las representaciones negociadoras del Convenio Nacional de la Marina Mercante,

ACUERDAN

1º Ante la decisión del S.L.M.M., de convocar Asamblea General de Delegados, ambas representaciones deciden se solicite de las diferentes Navieras que se proceda al desembarco de los delegados de buque al objeto de celebrar la Asamblea en cuestión, en la que se defina por dichos delegados qué situaciones deben considerarse realmente excepcionales respecto del acuerdo de principio sobre vacaciones firmado entre ambas representaciones en fecha de 11/XI/77.

2º Someter a las diferentes Navieras, para su consideración y eventual aceptación, las conclusiones de la Asamblea de delegados citada en el nº 1º.

3º La relación de excepciones sobre vacaciones, que finalmente resulte, se considerará cerrada, es decir, sin posibilidad alguna de modificación durante la negociación y período de vigencia del Convenio Nacional.

4º Continuar, después de conocida la postura de la Asamblea de delegados y de las Navieras afectadas, las negociaciones del Convenio Nacional.

5º No emplear más de quince días en las acciones previstas en los números 1º y 2º, reanudándose las negociaciones señaladas en el nº 4 el día 2 de diciembre de 1.977.

Estaba produciéndose algo insólito. La patronal colaboraba en organizar un sueño para cualquier organización de marinos: convocar una asamblea general, desembarcando, con salario, dietas y gastos de viaje, a los representantes directos de los tripulantes. Estaba sucediendo. *Nunca antes se logró tan amplia representación de trabajadores de la mar, bajo ninguna circunstancia*, escribe Barcón en el "Cuaderno" antes citado. La magna reunión fue convocada para los días 2, 3 y 4 de diciembre de 1977. El sistema de elección de delegados a bordo, propuesto por el SLMM y aceptado por ANAVE, fue el siguiente:

- a) En los barcos menores de 25 tripulantes, un delegado.
- b) En los barcos de 25 tripulantes en adelante, si la tripulación así lo desea, podrán ser elegidos para esta ocasión dos delegados.

Los delegados serán elegidos por mayoría entre los tripulantes de cualquier categoría, y en la elección de los mismos participará toda la tripulación.

Los delegados tendrán en la Asamblea General un número de votos proporcional al número de tripulantes al que representen, de acuerdo con el Acta presentada.

A fin de asegurar el aspecto formal de las elecciones (para posibles demostraciones futuras a requerimiento de las Autoridades Laborales en lo relativo a Elecciones Sindicales), para la elección de los Delegados de Buque sería de desear que se formara a bordo una mesa compuesta por tres miembros de la tripulación, quienes, al pie del modelo de Acta en la que firman todos, firmaran dando fe de la elección realizada, atestiguando el capitán con su firma que las allí estampadas corresponden, efectivamente, a los tripulantes de su buque.

Se ha hablado ya con ANAVE para que puedan desembarcar a los dos delegados que resulten elegidos (si la tripulación lo estima conveniente) en los buques con dotación superior en número a 25, con lo cual se ha mostrado de acuerdo.

Obviamente la Asamblea fue un gran éxito. Asistieron 194 delegados de buque en representación de 9.019 tripulantes. Los tres días de reunión, de intensas discusiones sobre condiciones concretas de vida y trabajo a bordo, elevaron el listón de conciencia sindical unitaria de los trabajadores a una cota excepcional. Los acuerdos que se tomaron, según un comunicado de la Secretaría General el día 5 de diciembre, fueron:

1.- Sobre vacaciones. Aprobación de la gestión de la Secretaría General del SLMM y del Acuerdo de Principio alcanzado con la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), así como las propuestas a presentar en la reanudación de las negociaciones en relación con los criterios de excepcionalidad sobre dicho acuerdo de principios. Este acuerdo se tomó por 8.369 votos a favor, 409 en contra y 241 abstenciones.

2.- Elección de la Comisión Negociadora de 26 miembros elegidos en representación de los diversos tipos de buque, sectores de navegación y empresas últimamente en lucha, la cual llevará, junto con la Secretaría General del SLMM, las negociaciones con los navieros.

3.- Acuerdo sobre acciones unitarias y coordinadas en la mar de apoyo a dicha negociación y en el caso de que la marcha de ésta lo hiciera necesario.

4., Líneas generales, criterios y resoluciones relativos a la negociación de los diversos aspectos del Convenio Base y que se concretarán próximamente.

Aunque este comunicado no lo menciona, la I Asamblea General aprobó, a propuesta de Alonso Barcón, una resolución de gran importancia para la vida económica del SLMM, ahogado por unos gastos disparados y unos ingresos insuficientes. Era imposible mantener la extensa estructura del SLMM, con locales y personal en Madrid y 18 Asambleas de Puerto, habiendo de gastar cuantiosas sumas en viajes y comunicaciones, con una cuota anual de 1.000 pesetas por afiliado. Aunque el I Congreso había aprobado una cuota mensual de 250 pesetas por afiliado para el año 1978, la situación económica del SLMM a finales de 1977 era angustiosa. Los responsables y liberados de las Asambleas de Puerto no habían podido cobrar su sueldo (30.000 pesetas brutas, sin derecho a seguridad social), desde el mes de octubre. La resolución aprobada, todo y no cumplirse en muchos casos, salvó la situación:

1º) Los Delegados de Buque pertenecientes a aquellas flotas o empresas en las cuales están ya en vigor nuevas condiciones de trabajo, por haberse firmado un Convenio Colectivo que les afecte, en cuya elaboración haya intervenido --firmando o no-- el Sindicato Libre de la Marina Mercante, deberán recaudar entre sus tripulaciones representadas una aportación fija para cada tripulante, consistente en el 20 por 100 de la cantidad en que hayan quedado incrementados sus ingresos totales mensuales tras la firma y entrada en vigor del Convenio.

Esta cantidad se recaudará por una sola vez para cada Convenio, debiendo los Delegados proceder a dicha recaudación en la primera nómina que se cobre a partir de la fecha en que tengan conocimiento de esta Resolución, entregando la cantidad recaudada a la Asamblea de Puerto que intervino en la elaboración del Convenio o a la Secretaría General del SLMM, para su posterior redistribución.

2º) Las comisiones Negociadoras que actualmente se encuentran en discusión de Convenio de Empresas o de Sector (o las que actúen en el futuro en calidad de tales), asumen el compromiso que se expresa en el punto anterior. De acuerdo con ello, procederán a recaudar de cada tripulante el 20 por 100 que se señala, por una sola vez, en el primer mes en que rijan

las nuevas condiciones, a partir de la entrada en vigor del Convenio de que se trate.

3º) En aquellas flotas en las que no figuren aún elegidas Comisiones Negociadoras, los Delegados de Buque asumen, cada uno de ellos por lo que a su barco se refiere, el mismo compromiso.

La Comisión Negociadora elegida, que había de permanecer desembarcada para negociar y firmar el Convenio General, estaba formada por los siguientes trabajadores:

Alfonso Alonso Barcón	Secretaría General SLMM
Rafael Lobeto Lobo	" " "
Xabier Lozano Ibarbengoetxea	" " "
Fernando Rivas García	" " "
Antonio Rodríguez Rubiño	" " "
Carlos Medrano Olmedo	"Aralar" (Artola)
Antonio Semprún Moreno de Guerra	(1)
Francisco J. Sáinz de los Terreros	Transmediterránea
Javier Galiana Linares	"Nuria" (Suardiaz)
Celso González González	"Conquistador" (Contenemar)
Francisco Cubero Blanco	"Segre" (Pinillos) (2)
Agripino Rodríguez Velázquez	"Maspalomas" (Navicasa)
Mariano Planells Albors	"Pola de Lena" (Gijonesa)
Guillermo Martínez Raposo	"Cementador" (Alvargonzález)
Manuel Fernández Álvarez	"Monte Zaraya" (Aznar)
Miguel J. Álvarez Taboada	Naviera Mogor
José M. Suárez Montero	"Ildefonso Fierro" (Fierro)
Pedro González Redondo	"Aramil" (Vasco-Asturiana)
Antonio Salsidua Urriobeitia	"Monte Castillo" (Aznar)
Juan Eloy Barrios	"Irache" (Artola)
José Antonio Fonseca	"Trasona" (Marcosa)
Luis María Franco García	"Darro" (Pinillos)
Rómulo Sosa Brito	"Tisalaya" (Armas Curbelo)
José A. Martínez Caballos	Vascongada-Bilbaina
Alfonso Garro Rementería (2)	" "
Javier Muñoz Abela	" "
Javier Gárate Ormaza	" "
Fernando Álvarez González	Naviera Peninsular
Xabier Meñaka Gangoiti	" "
José Luis Bilbao Garay	" "

Víctor Martín Gómez

Vasco-Madrileña

- (1) Posteriormente dejaría la Empresa y abandonaría la Comisión.
- (2) Incorporado al servicio militar, sería pronto sustituido por Josep Fabra Vila.

Cien días más tarde de la elección de esta Comisión Negociadora, todos ellos titulados, el 14 de febrero de 1978, ANAVE y el SLMM, cerraban y firmaban el I Convenio General de la Marina Mercante. Imposible recoger aquí las miles de horas de trabajo que empleó esta comisión, dividida en grupos de trabajo, discutiendo cada unas de las propuestas y contrapropuestas de una patronal totalmente desentrenada en estas lides negociadoras. El "Cuaderno de Formación Sindical", número 5, hace la siguiente síntesis de la negociación y el Convenio:

Las negociaciones prosiguieron después de esta gran Asamblea con nuevas dificultades. Se avanzaba muy lentamente. No resultó en absoluto fácil ninguno de los logros alcanzados. Las contradicciones existentes en el seno de la patronal naviera (fundamentalmente los conflictos de intereses entre los pequeños y los grandes empresarios) suponían un obstáculo suplementario ante la mesa de negociaciones. La propia representación de ANAVE esgrimía -junto a los lógicos intereses de clases capitalistas- las cortapisas que el colectivo naviero les marcaba, no siempre lógicas y casi nunca aceptables por la representación de los trabajadores. Estaba detrás el esfuerzo de demasiados navieros anclados en los niveles más reaccionarios del empresario español, acostumbrados a imponer sus criterios sin negociación de ningún tipo durante tantísimos años. Cualquier avance costaba muchas horas de discusión, de idas y venidas, y en no pocas ocasiones cundió el desánimo en el seno de nuestra Comisión negociadora, mientras, desde los buques, desde la mar, muchísimas tripulaciones exigían un rápido final. Más de una vez se estuvo al borde de la ruptura, hasta el punto de que el pleno de la Comisión agotó, casi al final de las negociaciones (en momentos en que la suspensión de éstas parecía ya inevitable) muchas horas en la discusión de los preparativos de la huelga general, cuando parecía que ya no había ninguna salida.

Pero, finalmente, se logró el acuerdo, este primer Convenio General que, **en apariencia**, no pasa de ser un texto muy limitado. Su aplicación, sin embargo, puede revolucionar -va a revolucionar, lo está haciendo ya- todo lo relativo a las condiciones de trabajo en la Marina Mercante española. Porque se establecen descansos y vacaciones muy próximos al 2 x 5 (el 2 x 5 en muchos casos ya, lo que hace tan sólo un año parecía imposible), y ello

supone colocar a la flota mercante española -a escasos tres años del nacimiento de su instrumento de lucha, el SLMM- al nivel de las flotas de países como Suecia, Noruega, Dinamarca, Italia o Francia. Se fija además un salario mínimo (a percibir **tanto navegando como en vacaciones**) de 30.000 pesetas mensuales para la última categoría de subalternos. Un sueldo mínimo muy bajo, ciertamente, insuficiente (pues, además, esas pesetas son "brutas"). Todavía no en consonancia con lo que exige la dureza del trabajo realizado en la mar. Pero, a la vez, no puede olvidarse que **se trata del sueldo mínimo MÁS ELEVADO de todo el Estado español para un convenio general** (interprovincial). Se ha logrado también que en el régimen de vacaciones y descansos, combinado con la elevación de los mínimos fijos, se tienda a la desaparición de la vergonzosa venta de nuestro tiempo de descanso y vacaciones a que nos obligaba la bajísima tabla de salarios fijos que estaba vigente hasta ahora.

La aplicación de este salario mínimo y de esta tabla mínima de vacaciones se va a traducir, sin duda, en una racionalización de la estructura salarial del sector, se va a traducir en la necesaria reelaboración del sistema de retribuciones varias, se va a traducir en la necesidad de abordar el estudio de temas como el de las horas extras y tantos otros, y de resolver positivamente los diversos problemas que plantean.

A esta información habría que añadir que el Convenio firmado tenía un período de vigencia de tan solo un año (1978) y abría la puerta de una negociación posterior empresa por empresa, de forma que el Convenio firmado tenía carácter de convenio marco, de mínimos, con posibilidades de mejorar esas condiciones básicas en negociaciones directas en cada naviera.

En todo este extraordinario proceso de negociación sindical, que culminaba la estrategia propuesta por Lozano desde Génova, en un informe de abril de 1976, y aprobada por el conjunto del SLMM, hay que anotar, no obstante, dos considerables manchas negativas. La primera debida a la falta de madurez política de los dirigentes del SLMM, o a un asesoramiento, de Isidor Boix, interesado en no consolidar el SLMM. La Secretaría General consideraba, contra la realidad incuestionable de los hechos, que ni la Asamblea General, ni el Convenio, por tanto, eran obra del Sindicato. El SLMM, más en concreto, los cinco miembros de la Secretaría General, sólo actuaban de "asesores" de los Delegados de Buque. Esa postura queda plasmada en la carta que Alonso Barcón envió, con fecha 12 de diciembre de 1977, a la Asamblea de Barcelona en respuesta a un duro escrito de ésta contra la Secretaría General por haber impedido que los responsables de las

Asambleas de Puerto participaran en la Asamblea General de Delegados de Buque. Si esa decisión, impedir que los militantes/responsables del SLMM participaran en un acontecimiento sindical de la envergadura de la Asamblea General de Delegados de Buque, era incomprensible, la respuesta de Barcón convierte el error puntual en grave error de principio:

(...) En tercer lugar, y sobre todo, creo que ya va siendo hora de aclarar un extremo que aparece bastante confuso todavía y sobre el que nadie se ha pronunciado aún. Me refiero al propio carácter que tuvo esa I Asamblea General de Delegados de Buque de la flota Mercante Española. **Aunque lo pareciese**, queridos compañeros, **aquello no fue una reunión general del Sindicato**. Y hago esta afirmación tajantemente.

¿Qué había sido entonces? ¿Una reunión de ANAVE? Paradójicamente, tras la tajante aseveración, Barcón reconoce que la reunión fue organizada a petición/presión del Sindicato, dirigida y presidida por la Secretaría General, y que los delegados de buque habían estado coordinados, lógicamente, mediante el trabajo intenso de las Asambleas de Puerto del SLMM. Pero lo más grave es que la razón definitiva que da para sostener su absurda opinión se basa en que en la Asamblea de Delegados de Buque *había gente de CCOO, de CSUT y de UGT, además de algún cenetista*. Es decir, en la mejor ocasión que el SLMM tiene para demostrar la necesidad de la unidad, la Secretaría General se asusta y convierte la I Asamblea General de Delegados de Buque en una reunión de cinco amigos (más o menos amigos), componentes de la Secretaría General del SLMM, con casi doscientos marinos desembarcados merced al altruismo y generosidad de la patronal. Absurdo. Tanto que cabe pensar en una errónea apreciación de Barcón y, posiblemente, de Javier Lozano, pero no de Rafael Lobeto y de Isidor Boix (que pasó del PSUC a integrarse en UGT/PSOE), interesados en patentar su papel dirigente ante la flota, pero no en asentar al Sindicato Libre a la luz de los acontecimientos posteriores.

No era sólo que ante los ojos de todo el mundo el éxito o el fracaso de la I Asamblea de Delegados de Buque y del Convenio General sería íntegramente imputado al SLMM. Desde el punto de vista unitario, en ningún caso se podía considerar aquella reunión, fruto incuestionable de la labor del SLMM, como una "coordinadora de centrales sindicales". Un intelectual de la experiencia sindical de Manuel Ludevid, refiriéndose a la batalla por la unidad sindical, afirma (Ludevid, 1979, página 200):

La potenciación pura y simple de las secciones sindicales de empresa sin considerar la importancia del comité, o el convertir éste en mera coordinación de centrales sindicales, consolidaría la división sindical existente y alejaría toda perspectiva unitaria.

Tal vez era eso, hacer patente la división, lo que pretendían Boix y Lobeto, que habían dejado de creer en la unidad sindical, si es que, en el caso de Lobeto, puede decirse que alguna vez creyó en ella. De ese mayúsculo error se derivó una grave consecuencia. Fueron expulsados de forma fulminante tres responsables de Asambleas de Puerto, por intentar asistir a la Asamblea General de Delegados, contraviniendo la prohibición expresa de la Secretaría General.

A pesar de estas zonas oscuras, que estallarían meses después, el proceso asambleario de negociación del I Convenio tuvo una consecuencia indirecta muy positiva. Las elecciones sindicales en la marina mercante, convocadas de marzo a junio de 1978, arrojaron unos resultados espectaculares favorables al SLMM, que se presentó con el lema "PARA SEGUIR ADELANTE, VOTA SLMM" ("Avante", número 10, julio de 1978)³⁸:

- * El 87,54 por ciento de los delegados elegidos pertenecían al SLMM.
- * El 10,33 por ciento (34 delegados), se habían presentado como independientes.
- * El 1,82 por ciento iba en listas de CCOO.
- * Y el 0,91 por ciento (3 delegados) pertenecían a la UGT.

Aún con su debilidad organizativa y económica, el SLMM se convertía en un impresionante fenómeno sindical unitario.

³⁸ Para preparar esas elecciones sindiales, el SLMM editó un cuadernillo integralmente dedicado a informar del proceso electoral (mesa, candidaturas, votaciones, etc.) y de los derechos legales de los delegados elegidos. Incluía ese cuadernillo el slogan ideado por Barcón como propaganda electoral: "Compañero ¡No te dejes engañar por quienes te olvidaron durante 40 años! ¡Vota SLMM!".

11.3 El problema de la unidad sindical.

Mientras el SLMM protagonizaba ante la sociedad la huelga de los 25, la I Asamblea General de Delegados de Buque y el I Convenio General de la Marina Mercante, hitos de magnitud histórica que fueron recogidos con generosidad por toda la prensa escrita y audiovisual de España. Mientras el SLMM (Javier Lozano y Ricardo del Olmo), acudían al 32 Congreso de la ITF, celebrado en Dublín los días 23 al 26 de julio de 1977, anudando relaciones con los sindicatos de marinos de Gran Bretaña -que habían apoyado al SLMM en la huelga del "Monte Toledo" en Southampton-Dinamarca, Suecia, Portugal, Israel, Italia, Noruega, Estados Unidos, etc³⁹. y la Secretaría General abría en Madrid conversaciones con la Subsecretaría y los Astilleros, con el Instituto Social de la Marina, con el Instituto Español de Emigración y con el Ministerio de Trabajo⁴⁰, la organización interna del Sindicato vivía momentos de gran convulsión.

La Secretaría General elegida en el I Congreso iba a durar un año escaso y con tensiones desde el principio. Ya el 21 de julio, a los quince días de su elección, Barcón se veía obligado a precisar en un escrito a todas las Asambleas, que *ni la Secretaría General está dividida en dos bloques ni existen disensiones graves entre sus miembros*⁴¹.

La Secretaría colegiada se repartió así las funciones en una reunión celebrada en Madrid los días 14 y 15 de julio⁴²:

* Alfonso Alonso Barcón, en Valencia, Departamento de Organización: organización general; Caja General y Administración; mecanismos de afiliación y control.

* Rafael Lobeto, en Gijón, Departamento de Coordinación: coordinación funcionamiento Asambleas de Puerto; enlace con Delegados/Buque y

³⁹ SLMM, "Informe de la visita del SLMM al Congreso de la ITF", documento sin fecha, firmado por Javier Lozano

⁴⁰ SLMM, "Informe sobre gestiones relacionadas con el sector", sin fecha, firmado por Rafael Lobeto.

⁴¹ SLMM, Departamento de Organización, Referencia Org./210777/. "Dinámica de la Secretaría General y conversaciones con Anave", Valencia 21 de julio de 1977.

⁴² SLMM, Organización/210777/ "Dinámica de la Secretaría General y conversaciones con Anave".

registro de actas de elección de los mismos; coordinación de los miembros de la Secretaría General.

* Javier Lozano, Bilbao, Departamento de Emigración y Relaciones: actividad sindical buques extranjero; relaciones con las empresas extranjeras y agencias de embarque; sindicatos extranjeros; organismos oficiales españoles fuera de la competencia del Departamento Laboral y Social; centrales sindicales y sindicatos de rama españoles.

* Antonio Rodríguez Rubiño, Málaga, Departamento Laboral y Social: relaciones con el ISM; bolsa de embarque y relaciones con el SEAF-PPO; Seguridad Social; Delegaciones de Trabajo; Sevimar; Seguridad e Higiene en el trabajo.

* Fernando Rivas, Canarias, Departamento de Prensa y Publicaciones: supervisión del Avante; relaciones con prensa, radio y TV; supervisión publicaciones propias de ámbito estatal, aparte de Avante; análisis (a posteriori) de publicaciones de ámbito local o de zona.

Además de unas funciones repartidas un tanto a voleo, sin tener en cuenta ni a la persona ni a su lugar de residencia (casos de Rubiño y Rivas), era obvio que era una Secretaría mal colegiada. Todo su peso dirigente recaía en tres personas: Barcón, Lobeto y Lozano, entre quienes surgieron rápidamente serias contradicciones ideológicas. Probablemente a partir de agosto de 1977, Rafael Lobeto, con el concurso de Rubiño y asesorado por Isidor Boix, cayera en la cuenta de que un sindicato que andaba por libre no tenía demasiado futuro; la unidad era ya imposible y existía el riesgo del gremialismo amarillista: era necesario conducir el SLMM hacia la órbita de UGT/PSOE, cuyo futuro, después de las primeras elecciones generales democráticas en España (15 de junio de 1977), aparecía cargado de ambiciones.

Tardaron varios meses, hasta la primavera de 1978, en darse cuenta Barcón y Lozano de las intenciones de Lobeto. Consiguieron abortar la operación, pero con una fractura de considerables dimensiones en el espléndido buque que era entonces el SLMM. Un buque con un puño, de acuerdo con el diseño del logotipo del SLMM, ideado por Barcón a principios de septiembre de 1976.

El primer problema fue Muinelo, personaje contradictorio e intrigante, quien fue finalmente expulsado del SLMM por la Secretaría General en septiembre de 1977, expulsión posteriormente ratificada por la Coordinadora Estatal (38 votos contra 7), que se celebró en Gijón los días 8, 9 y 10 de

octubre (reunión que estaba previsto celebrar inicialmente en Panxon, Pontevedra), a la vista de un considerable "dossier" que no dejaba lugar a dudas sobre las actitudes antisindicales del expulsado. La decisión más importante de esa Coordinadora -de la que no existe acta- fue la emisión de un largo comunicado contra los Pactos de la Moncloa en que el SLMM proponía la *reunión inmediata de todas las centrales y organizaciones sindicales para tomar acuerdos y medidas conjuntas al respecto*⁴³.

El apartamiento de Muinelo de cualquier responsabilidad en el SLMM se lió sobremanera al vincular éste su lógica expulsión a un sentimiento anti-CCOO en el Sindicato. Lo mismo sucedió con las expulsiones de Manuel Benavent, responsable de la Asamblea de Sevilla, Juan José Vázquez, responsable de la Asamblea de Huelva, y Romualdo Irixoa, responsable de la Asamblea de La Coruña, los tres acusados de haber intentado boicotear la Asamblea General de Delegados de Buque y de no haber respetado las instrucciones de la Secretaría General para no acudir a la misma. En la "Resolución de Expulsión", fechada el 20 de diciembre de 1977 y redactada por Barcón (aunque la decisión se había tomado en caliente el mismo día 2 de diciembre), se reconoce que Benavent y Vázquez carecían *de los peores defectos de que hizo gala Rafael Muinelo*, y se les vinculaba a supuestas maniobras de Comisiones Obreras, entre ellas la de persistir en unir la pesca al SLMM. Cuando el 16 de diciembre, varios miembros de la Secretaría General se reúnan con Sartorius y otros dirigentes de CCOO para pedirles que respetan la existencia unitaria y autónoma del SLMM y éstos les responda que están de acuerdo, pero que deben ceñirse a la marina mercante, sin buscar expandirse por otros sectores, como la pesca, quedará clara que la supuesta maniobra de CCOO no era más que una de las muchas contradicciones que esta central sindical acumuló respecto al SLMM. El "asunto pesca" era un clavo ardiendo al que se acogían algunos militantes - Muinelo, Irixoa, Vázquez, etc.- para aparentar una línea sindical crítica con el SLMM, no una estrategia elaborada realmente por CCOO. Además, en el asunto de la pesca, tanto Gijón como Cádiz, con hombres que se decían socialistas (del PSOE), montaron unos tinglados sindicales de pesca que no tenían ningún sentido.

Estas expulsiones fueron ratificadas en la Coordinadora del 20-21 de diciembre, la segunda de este período, tras la Coordinadora de Gijón, por 52 votos a favor, 15 en contra y 4 abstenciones. Participaron 21

⁴³ SLMM, documento dirigido "A los trabajadores de la Marina Mercante, a los partidos políticos, centrales y organizaciones sindicales, a las organizaciones patronales, al Presidente del Gobierno, Ministro de Trabajo y Vicepresidente de Economía", firmado por la Coordinadora Estatal, Gijón 10 de octubre de 1977.

responsables de las Asambleas de Puerto, 43 Delegados de Buque, los cinco miembros de la Secretaría General y el asesor Isidor Boix. Asimismo, se decidió no ratificar a José Aracil como responsable de la Asamblea de Alicante. Aracil se confesó militante del PCE y alegó torpemente que había dejado la Secretaría General, para la que fue elegido en junio, *porque creía que el SLMM era anti-PCE*, extremo que ni venía a cuento ni respondía a la realidad.

El acta de esa Coordinadora trasluce la difícil situación económica de la organización, calificada de *bancarrota* por el responsable de Palma de Mallorca y el malestar de buen número de las Asambleas de Puerto por no haber podido asistir a la reunión de delegados de buque de principios de diciembre, lo que derivaba hacia una crítica a la Secretaría General. La situación era, en la cuestión económica, similar a la contemplada en el pasado: *no se cumple lo relativo a los estados de cuentas y tampoco se viene cumpliendo lo referente a la cotización que cada Asamblea ha de hacer a la Caja General* (el 50 por ciento de los ingresos), según escrito de Barcón a todas las Asambleas de Puerto el 19 de septiembre de 1977.

La discusión de las expulsiones introdujo el tema inevitable de la unidad, de las relaciones del SLMM con el movimiento obrero y con los partidos políticos, viéndose un bloque de responsables, encabezados por Carretero, Argüelles (Gijón), Olave (Santander), Rubiño y Lobeto, empeñados en crispar el tema acusando a CCOO/PCE de torpedear al SLMM e intentar su destrucción. En el fondo -ya que los hechos no avalaban esas opiniones- se trataba de apelar al anticomunismo visceral, inventándose conspiraciones fantasmas que sustituyeran el análisis racional de los acontecimientos. En esa reunión de la Coordinadora era ya patente la distancia que existía entre Lozano-Barcón y el resto de la Secretaría General.

En los meses siguientes, la tensión unitaria iba a aumentar considerablemente. La razón principal, abstracción hecha de la propia existencia del SLMM como problema unitario, fue la terrible disputa entre CCOO y UGT, que se vivió con especial virulencia en 1978, por conquistar la hegemonía en el campo sindical. Esa disputa se traspasó irremediabilmente a los dirigentes del SLMM, desde la Secretaría General a las Asambleas de Puerto y a no pocos delegados de buque que, perplejos al principio por unas querellas que les costaba entender desde su práctica a bordo, acabaron por asumir de forma acelerada por qué se produce la división sindical. No obstante, la inercia unitaria que con tanta fuerza había puesto en marcha el SLMM salvó por unos años este modelo de unidad sindical.

Hubo, al parecer una Coordinadora, la tercera, los días 17 y 18 de marzo de 1978, en Madrid. Existe una convocatoria firmada por Lozano que contiene un orden del día de 7 puntos:

1.- Lectura y aprobación del Acta de la Coordinadora anterior

¿Se están aplicando las resoluciones aprobadas?

2.- Convenio Base

a.- Analizar la situación del momento de la negociación.

b.- ¿Qué aspectos positivos y negativos ves en el desarrollo de las negociaciones y de la información/movilización de la flota?

c.- ¿Cómo está participando la estructura de tierra del SLMM en el Convenio?

3.- Ley Penal y Disciplinaria

a.- Análisis del tema en el momento actual. Contactos con el Gobierno y partidos políticos.

b.- ¿Se puede fijar una fecha concreta para la huelga general contra la Ley Penal, cumpliendo las resoluciones de la Coordinadora anterior?

4.- 2º Congreso Ordinario

a.- Organización. ¿Quiénes se responsabilizan de ello?

b.- Elaboración del material del Congreso para enviarlo a la flota:

- . Reforma de Estatutos
- . Proposición de responsables para la estructura de tierra
- . Caracter unitario y asambleario del SLMM
- . Línea sindical
- . etc

5.- Colegio de oficiales

a.- Postura del SLMM ante el mismo.

b.- Estudio de posibles alternativas del SLMM para los titulados.

6.- Informe económico

- a.- Situación Seguridad Social y financiación de la misma.
- b.- Cuentas generales del SLMM y situación económica Asambleas.

7.- Otros temas...

Esa convocatoria finaliza con una nota muy significativa:

REUNION DE RESPONSABLES Y LIBERADOS ESTRUCTURA TIERRA
SLMM

IMPORTANTE: en vista del desarrollo de anteriores Coordinadoras y a fin de superar las tensiones que se producen en las mismas, la S.G. ha considerado conveniente convocar reunión de responsables y liberados (que puedan asistir), previa a la Coordinadora Estatal, a fin de debatir con seriedad y de manera profunda sobre la unidad del SLMM, respetando el derecho a tendencia reconocido en nuestros estatutos.

La reunión será el viernes día 16, a las 10 de la mañana, en los locales de la Asamblea de Madrid.

Aprovecharemos también esta reunión para estudiar los problemas de organización y equipamiento de las Asambleas.

No existe acta de esa reunión, si es que se celebró, y no es posible por tanto conocer las decisiones que se tomaron.

En cualquier caso, marzo y abril de 1978 fueron meses de gran actividad para el SLMM. De un lado, seguía a buen ritmo la negociación colectiva dirigida por el Sindicato y de acuerdo con su línea. Es decir, no era la cúpula sindical exclusivamente quien negociaba unas reivindicaciones más o menos discutidas con las bases, sino que el SLMM imponía en las mesas de negociación a los representantes directos de los buques y éstos forjaban los acuerdos que se firmaban. En un recuento aparecido en "CQ", boletín informativo quincenal del SLMM, número 2, 1ª y 2ª quincena de abril de 1978 -boletín compuesto por unos cuantos folios mecanografiados cosidos con grapa, cuya aparición pretendía suplir la incapacidad de la Secretaría General, Departamento de Prensa y Publicaciones, para publicar el

"Avante", y del que aparecieron 4 números oficiales y uno, editado en imprenta, obra de la parte de la Secretaría General dimitida en julio- figuran las siguientes empresas:

Acuerdos parciales de Empresa

- * Pinillos (1977)
- * Campsa (1977)
- * Sant Jordi (1977)
- * Trasatlántica (1977)
- * Aznar (acuerdo de Southampton)
- * Luis de Requesens
- * Marlin II
- * Peninsular (1978)

Convenios Colectivos

- * Tráfico Interior de Bilbao
- * Naviera Vapor Carmen
- * Marítima Astur
- * Petromed
- * Pesca Fresco Cádiz (SLPA)
- * Letasa
- * Pereda
- * Tráfico Interior de Málaga
- * Convenio General Marina Mercante
- * Pinillos (1978)
- * Campsa (1978)
- * Tráfico Interior Palma de Mallorca
- * Ildefonso Fierro (DELTA)
- * Naviera Mogor
- * Naviera Ibérica
- * Naviera de Sevilla
- * Birkhall Sh. Corporation
- * Altos Hornos de Vizcaya
- * Contenemar
- * AZNAR
- * Vascongada-Bilbaina
- * Elcano

Convenios Colectivos en curso de negociación (25/abril)

- * Butano
- * Valenciana de Navegación
- * Naviera Armas Curbelo
- * Naviera Compostela S.A.
- * Trasatlántica (1978)
- * Naviera Canarias
- * Naviera Murueta
- * Naviera Ramírez Escudero

De otro lado, crecía la inquietud unitaria. Los dirigentes del PSOE, el propio Felipe González, se dirigía al SLMM poniéndose a su disposición para llevar a las Cortes la alternativa sindical a la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante y a la militarización de la Administración Marítima⁴⁴. Tan singular ofrecimiento, que en apariencia dejaba de lado a la organización fraterna UGT, era una muestra más del acercamiento a la "sensibilidad socialista" de algunos responsables del SLMM.

La UGT/PSOE entendió que había que atraer "ese sindicato de marinos", el SLMM, a la órbita socialista, habida cuenta del estrepitoso fracaso de la línea anterior de potenciar su propio sindicato (menos del uno por ciento de los delegados elegidos en las elecciones sindicales, a pesar de todo el dinero de la ITF). Habían hecho algo parecido con la USO unos meses antes. La estrategia era simple y no exenta de razones. Primera premisa: en el nuevo panorama político, la unidad sindical era imposible; el país se dirigía a pasos agigantados hacia el bipolarismo sindical, un sindicato socialista, UGT, y otro comunista, CCOO, como lo demostraban los resultados de las elecciones sindicales generales. Segunda premisa: los marinos debíamos optar forzosamente, salvo que quisiéramos caer en el más amarillo gremialismo, por mantenernos unidos al máximo, pero dentro de una central sindical, obviamente UGT, que a sus cien años de honestidad unía unas poderosas relaciones sindicales con los países de nuestro entorno.

En esta estrategia entran los cánticos de sus promotores (Lobeto, Rubiño, Boix, Carretero, Argüelles, Olave y un cierto número de delegados de buque, captados unos por el ugetismo y otros por el anticomunismo), a la "unidad sindical hasta el Congreso"; la campaña de descrédito contra "las

⁴⁴ Felipe González, Presidente del Grupo Socialistas del Congreso, carta del 17 de abril de 1978, dirigida a Antonio Rodríguez Rubiño, Secretario del Sindicato Libre de la Marina Mercante: "Con estas líneas quiero significarte que estamos interesados en que tomeis parte activa en estos trabajos, y aporteis vuestra experiencia en la materia, al objeto de que nuestra alternativa al sector recoja en todo momento el parecer de quienes directamente viven estos problemas".

conspiraciones" de CCOO paralela a la rehabilitación de UGT, cuya actitud había sido más "noble"; la contratación de un periodista de UGT/PSOE, Jiménez Claudín, para ocuparse de la prensa; el rechazo a la presencia de los responsables de las Asambleas de Puerto en la Asamblea General de Delegados de Buque; la prisa por firmar unos acuerdos con las centrales sindicales que hicieran bien patente la división sindical y por tanto la imposibilidad de la unidad; y la convocatoria del segundo Congreso del SLMM, donde Lobeto y compañía esperaban salir elegidos en bloque, rentabilizando su exclusividad como dirigentes ante la flota. También eran factores objetivamente favorables a esa estrategia los errores y reticencias de Comisiones Obreras y la incapacidad y cualidades personales de quienes -Muinelo, Vázquez, Aracil, etc.- enarbolaban su bandera. De salir bien esa estrategia, la caída del SLMM en UGT hubiera sido coser y cantar.

¿Qué falló? Fallaron algunas filtraciones inoportunas en la prensa que pusieron en guardia al resto de los dirigentes del SLMM (Lozano, Barcón, las influyentes Asambleas de Bilbao y Barcelona); fallaron los propios arquitectos de la estrategia -tampoco la capacidad de los que se reclamaban "socialistas" era la más adecuada- que no supieron convencer, o al menos neutralizar, a un número suficiente de militantes/responsables; y, sobre todo, no valoraron suficientemente el deseo unitario de la flota, alimentado por el SLMM durante años y que había probado su eficacia.

El proyecto de acuerdo con CCOO, firmado el 18 de abril de 1978, corregía, en parte, algunos errores anteriores de esta central sindical. Ya no imponía la doble militancia y mantenía su negativa a crear su propio sindicato de marinos, saliendo así al paso del sectarismo gallego que, en enero, como respuesta a las expulsiones del SLMM en diciembre, se habían apresurado a crear una "Federación de Comisiones Obreras del Mar" (texto del acuerdo en Anexo 9).

La UGT no quiso ser menos. Para ponerse en igualdad ante el debate que se avecinaba en la Coordinadora Estatal del SLMM, convocada para los días 9 y 10 de mayo, propuso la firma de un acuerdo, precipitadamente redactado el día 8, acuerdo de obviedades que no tenía más finalidad que impedir que la UGT apareciera como el sindicato rompedor y divisionista, marca con que siempre, por sus propios hechos, había aparecido ante los marinos (Propuesta de acuerdo SLMM-UGT en Anexo 10).

A la Coordinadora de los días 9 y 10 de mayo, en Madrid, se llegó con los ánimos caldeados y el siguiente Orden del Día, preparado por Rafael Lobeto:

- 1.- Análisis de la función de los asesores sindicales dentro del S.L.M.M. y en particular del caso Isidor Boix.
- 2.- Análisis de las relaciones inter-asambleas.
- 3.- Relaciones con las centrales sindicales:
 - a) Historia de las experiencias habidas.
 - b) Situación actual de las mismas.
 - c) Análisis de nuestro sindicalismo unitario.
 - d) Alternativas de futuro.
- 4.- Informes varios:
 - Reorganización Secretaría General
 - Elecciones de la flota
 - Convenios colectivos
 - Comisión paritaria

Asistieron 23 responsables de la estructura de tierra, 38 delegados de buque, los cinco miembros de la Secretaría General y dos asesores, Isidor Boix y Angel Olmos, abogado de la Asamblea de Palma de Mallorca. El acta de la reunión refleja un distanciamiento considerable entre buena parte de la estructura de tierra y la Secretaría General, que recibió, sobre todo Lobeto y Rubiño, muestras varias de desconfianza; y los deseos de mantener independiente y unido al SLMM por parte de los delegados de buque (*en los barcos no existe la división ideológica que se ve aquí*, afirmó Juan Font, de Campsa). Las decisiones que se adoptaron fueron:

- * Permitir la presencia en las Coordinadoras de los asesores que se estime pertinente: a favor 48 votos; 7 en contra; 22 abstenciones.
- * Rechazar la firma de los acuerdos propuestos con UGT y CCOO: 47 votos en contra de los acuerdos; 13 a favor; y 8 abstenciones.
- * Celebrar un Congreso Extraordinario para debatir la posición unitaria del SLMM: un sólo voto en contra.
- * Rechazar la reestructuración de la Secretaría General, propuesta por ella misma (que pretendía que Rivas, desde Las Palmas, se responsabilizara de la Administración y finanzas del Sindicato), y dejar el tema para una próxima reunión de responsables de Asambleas de Puerto: 52 votos a favor; 5 en contra; y 9 abstenciones.

Finalizada esa Coordinadora Estatal, Alonso Barcón hacía una extensa

reflexión sobre la existencia unitaria del SLMM, en carta enviada al responsable de Palma de Mallorca, José Luis Duarte, que reflejaba, además de su opinión como dirigente destacado, un conocimiento amplio de las vicisitudes del sindicato en el proceloso mar de la división y el enfrentamiento sindical generalizado de 1978⁴⁵. Barcón acusaba a CCOO de una práctica que se compadecía muy mal con sus principios unitarios y con el apoyo que, en teoría, prestaba al SLMM. A UGT la tachaba, rotundamente, de organización divisionista, de acuerdo con sus principios y con su práctica sindical. En todos los documentos PSOE/UGT desde 1976 no hay ni siquiera una simple reflexión sobre la unidad sindical del movimiento obrero⁴⁶.

La única opción, concluye el entonces Secretario General de Organización del SLMM, era mantener el SLMM autónomo e independiente (resumen de la carta de Barcón en Anexo 11).

Por su parte, la Asamblea de Barcelona lanzaba el 22 de mayo un documento a favor de la unidad sindical y duras críticas contra la Secretaría General, exceptuando a Barcón. A Lobeto se le acusaba sin ambages de demagogo, maniobrero y torpe. La opinión de Barcelona era idéntica a la de Barcón en cuanto a la independencia del SLMM y pedían el relevo de una Secretaría General, *incapaz de aportar soluciones y de tomar iniciativas* (texto en Anexo 12).

Con el Congreso ya convocado para los días 5 y 6 de agosto de 1978, en Madrid, la batalla larvada por el control del SLMM, según la estrategia de UGT, saltó a los medios de comunicación de forma imparable. El diario "Informaciones", de Madrid, muy ligado en aquel tiempo al PSOE/UGT, sirvió de detonante con un artículo titulado "El Sindicato Libre de la Marina Mercante estudia su adhesión a UGT", publicado el 27 de mayo:

⁴⁵ Alfonso Alonso Barcón, referencia SG/ORG-273/130578, carta mecanografiada de 20 folios. En "CQ", número 3, de 15 de junio de 1978, editado en imprenta bajo la dirección de Jiménez Claudín, aparece una "Nota de la Secretaria General" advirtiendo que esa carta "es totalmente particular y la Secretaría General en su conjunto, no se responsabiliza de los juicios y criterios que se exponen en dicha carta", advertencia innecesaria a esas alturas del conflicto interno en la S.G.

⁴⁶ En la ponencia sobre "política social" aprobada por el PSOE en el XXVII Congreso, a principios de diciembre de 1976, no aparece ni una sola palabra sobre unidad sindical. El acento se pone en la "libertad sindical" que permita constituir "secciones sindicales" de empresa. Ver "XXVII Congreso PSOE", 1977, Barcelona, Editorial Avance, edición a cargo de Alfonso Guerra.

MADRID, 27 (INFORMACIONES).- El Sindicato Libre de la Marina Mercante (S.L.M.M.) estudiará en su congreso ordinario a celebrar el próximo mes de agosto, su adhesión a la Unión General de Trabajadores, conservando la actual estructura y de modo análogo a como lo hicieron los trabajadores de la "alternativa de la hostelería" en Baleares, recientemente.

Desde hace días, representantes del Sindicato Libre de la Marina Mercante - que agrupa a la mayoría de los trabajadores del sector- han mantenido contactos en los distintos puertos con representantes de U.G.T., para estudiar una posible fórmula de adhesión al sindicato. Se da la circunstancia de que U.G.T. está integrada como miembro de pleno derecho en la I.T.F., internacional del transporte, que asegura la atención en los puertos del extranjero a todos los marinos españoles afiliados a U.G.T. Sin embargo, el S.L.M.M. está estructurado sólo en España y los marinos afiliados al mismo se encuentran con dificultades de atención sindical en el extranjero. Esto habría determinado a un sector del Sindicato Libre a estudiar su adhesión a U.G.T. (...)

Esa información, coincidente con el desarrollo del XXXI Congreso de la UGT, *daba cuenta muy medida de la existencia de contactos UGT-SLMM para la posible adhesión de este último a la UGT* (Carlos Gómez, "El País", 5 de agosto de 1978).

El mismo vespertino "Informaciones" insistiría en la misma línea unos días más tarde (12 de junio): "UGT dispuesta a la unidad con el SLMM". El diario "El País" también recogió la propuesta (10 de junio): "UGT valora positivamente la unidad con el Sindicato de Marina Mercante". En medio, Alonso Barcón, desde Valencia, lanzó una profunda andanada contra esa estrategia ugetista. "El País", 7 de junio: "UGT está repitiendo con el SLMM el tema USO":

"Con el Sindicato Libre de la Marina Mercante se está repitiendo un proceso como el que llevó a la escisión a USO, aunque corrigiendo los errores que entonces se habrían cometido", manifestó a EL PAÍS Alfonso Alonsa, secretario de organización del SLMM, en Valencia, ciudad donde está ubicado dicho secretariado, uno de los cinco que integran la secretaría colectiva del sindicato. "En este sentido, el próximo congreso extraordinario del SLMM, los días 5 y 6 de agosto, es muy posible que presencie dos líneas enfrentadas, la unitaria y la partidaria de llegar a alguna fórmula de integración con UGT."

Según el señor Alonso es clara la posición de Rafael Lobeto, secretario de coordinación, quien declaró a EL PAÍS (30 de mayo) con motivo del XXXI Congreso de UGT en Barcelona, la posibilidad de que en el futuro se articulase alguna fórmula de integración en UGT. "La posición de Lobeto consiste en declararse unitario e independiente hasta el Congreso, y así lo ha dicho ya. Por mi parte -señaló- entiendo que el SLMM ha de seguir siendo como nació, unitario e independiente, o se romperá en pedazos. Por tanto, defenderá esa línea no sólo hasta el congreso, sino también durante su celebración, y luego que los propios delegados elijan lo que prefieran."

"El SLMM nació hace tres años con ideologías políticas desde la izquierda democrática hasta la extraparlamentaria -siguió diciendo-, pero hoy, el que sea el único sindicato de ámbito estatal con 18.000 afiliados, que representan aproximadamente el 85% de los trabajadores de la marina mercante, no gusta a ciertos grupos de presión, que prefieren ver a los partidos marcando las pautas de los sindicatos."(...)

La referencia a lo que había sucedido con la USO no podía ser más acertada. El intento de absorción de esta central sindical por la UGT había estallado también por medio de una nota de prensa titulada "Mediante contactos informales. Se inicia el proceso de unión USO-UGT", aparecida en "El País" del 13 de agosto de 1977. Para detener ese "proceso de unión", obra de algunos dirigentes encabezados por el Secretario General de USO, José María Zufiaur, se convocó un Congreso Extraordinario, que se manifestó mayoritariamente en contra de UGT. Posteriormente, los escisionistas, que no aceptaron el resultado del Congreso Extraordinario, celebraron su propio Congreso el 27 de noviembre de 1977, donde decidieron integrarse en UGT, a cambio de determinados cargos y de la absorción por UGT de los liberados de USO que quisieran pasarse ("Diario 16", 28 de noviembre)⁴⁷.

Las declaraciones del Secretario General de Organización no podían ser más explícitas. La completa división entre los miembros de la Secretaría General colegiada era un hecho evidente. Aunque intentaron a primeros de junio acordar una nota firmada por todos haciendo una declaración de unitarismo hasta el Congreso, dicha nota no llegó a firmarse. Se publicó, no obstante en el "El Comercio" de Gijón del día 4 de junio.

⁴⁷ Sobre este proceso de absorción, la propia Unión Sindical Obrera editó en 1977 un pequeño libro explicando todos los hechos y sus antecedentes, escrito por los priodistas Manuel Prados, Juan B. Rodríguez y Juan M. Fuentes, con el título "Atentado contra USO. Desafío a la autonomía sindical"

Por su parte, las Asambleas de Puerto tomaron sus propias iniciativas, publicando en prensa sus propias posturas. Especialmente activas en este cometido fueron Bilbao y Barcelona, ambas contrarias a la integración en UGT y partidarias, como Barcón, de mantener el SLMM como sindicato autónomo y unitario.

La inquietud existente entre los delegados de buque, desembarcados y en negociaciones con sus respectivas navieras, iba lógicamente en aumento. En absoluto eran ajenos a los problemas internos del SLMM. El 16 de junio tuvo lugar una amplia reunión en Madrid de más de 40 delegados de buque con dos miembros de la Secretaría General (los otros tres se marcharon de la reunión). El informe que redactó Javier Lozano de esa reunión (fechado el 17 de junio), concluido con su toma de postura personal contra las maniobras de UGT, revela la extrema división interna del Sindicato. Su posición personal, alineada al fin con la de Barcón, fue clave en el resultado final de la crisis:

INFORME A LOS COMPAÑEROS DE LA SECRETARÍA GENERAL Y A LOS RESPONSABLES DE PUERTO DE LA REUNIÓN CELEBRADA EN MADRID 17-6-78 Y OPINIÓN PARTICULAR SOBRE EL TEMA.

Compañeros:

Os informo brevemente de la reunión celebrada en los locales del SLMM de Madrid, ayer día 17 de Junio, entre delegados de buque y parte de los miembros de la Secretaría General y de responsables de puerto.

A pesar del interés de los delegados asistentes por convertir esta reunión en Coordinadora Estatal, la Secretaría General se opuso a ello ya que no había sido convocada ninguna Coordinadora por los conductos reglamentarios.

Tampoco pudo celebrarse una reunión de responsables de puerto al estar presentes numerosos delegados de buque sin haber sido convocados para ello.

La reunión quedó, pues reducida a un mero encuentro de delegados de buque a la que asistieron, en todo su desarrollo, dos miembros de la Secretaría General (Alonso Barcón y Lozano) y los responsables de las Asambleas de Bilbao, Barcelona, Valencia y Sagunto.

Las conclusiones a que se llegaron en esta reunión fueron las siguientes:

- 1.- Conveniencia de plantear los graves problemas que tenemos en el SLMM con la máxima objetividad y desapasionamiento, evitando especialmente el lanzar a la prensa notas y contra-notas que, según podíamos comprobar, sólo llevaban a crear confusión entre nuestros compañeros.
- 2.- Necesidad de celebrar cuanto antes una Coordinadora Estatal, mediante una convocatoria de delegados lo más amplia posible. Se llegó a un acuerdo de proponer a la Secretaría General que la Coordinadora fuese en Madrid, en sábado y domingo, ya que durante la semana, los delegados que están negociando convenios no podrían asistir (Se propuso las fechas 24/25 de junio ó 1/2 de julio).
- 3.- Esta Coordinadora Estatal tendría por objeto, entre otras cosas, preparar el próximo Congreso, en todos sus puntos, con vistas a garantizar, tanto en su fase preparatoria como en su celebración, el máximo de democracia y libertad.
- 4.- Se ratificó, por parte de todos los asistentes, el compromiso de mantener la unidad del SLMM y defender su independencia contra toda posible maniobra de trasvase del SLMM a alguna de las Centrales Sindicales.

OPINION PARTICULAR DE ESTA REUNIÓN Y DE LOS TEMAS TRATADOS

A pesar de los defectos de forma, nuestra presencia la considero plenamente justificada, a la vista del gran número de delegados asistentes los cuales, en mi opinión y al margen de otras consideraciones, venían con un sincero deseo de esclarecer las dudas sobre el mantenimiento del compromiso unitario de la actual Secretaría General en vista de las notas que últimamente habían salido en la prensa y viendo que el diálogo podía resultar provechoso y clarificador, como así fue.

Esta reunión -su desarrollo y contenido- a dejado entrever a los delegados asistentes que, dentro de la actual Secretaría General, existen criterios enfrentados. A mi modo de ver, este enfrentamiento es claro y no es momento ya de ocultarlo: se da, sobre todo, en dos puntos fundamentales: en el análisis y valoración de por qué se ha llegado a esta situación de deterioro dentro del SLMM que puede poner en peligro su misma unidad y, como consecuencia de este análisis, en las alternativas que se están buscando al SLMM.

Esta Secretaría Colegiada está "tocada de ala" aunque, en mi opinión debe

mantenerse hasta el Congreso especialmente para garantizar la continuidad de los trabajos que actualmente lleva el SLMM y para que se mantenga estrictamente el cumplimiento de los Estatutos hasta el Congreso evitando todo tipo de manipulaciones y maniobras.

Por lo que a mí respecta, y dado que muchos delegados nos han pedido una clarificación en cuanto a nuestro compromiso unitario, mi postura de cara al presente y futuro del SLMM ha quedado suficientemente clara en esta reunión: defenderé ahora y durante el Congreso la unidad e independencia del SLMM rechazando, por tanto, cualquier integración del SLMM en una central sindical concreta, aunque me esforzaré al máximo en llegar a un entendimiento con todas las centrales sindicales -con unos planteamientos posibles y realistas- a fin de que todas las corrientes políticas y sindicales estén dentro del SLMM.

La Coordinadora pedida por la Asamblea de Barcelona y por Javier Lozano tuvo lugar los días 1 y 2 de julio, en los locales de la AISS del Paseo del Prado de Madrid (donde se celebraría el Congreso Extraordinario y donde habían tenido lugar la I Asamblea de Delegados de Buque y la Coordinadora Estatal del mes de mayo), el día 1 y en una sala de reuniones del Hotel Colón el día 2, con una amplísima participación: 37 votos de la estructura de tierra y 81 delegados de buque, la mayor participación y representación jamás alcanzada en una Coordinadora Estatal⁴⁸ (ver Anexo 13, lista de participantes en la Coordinadora Estatal de los días 1 y 2 de julio de 1978).

Esa Coordinadora dió un vuelco a la situación. Aunque el Orden del Día previsto incluía sólo dos puntos, "preparación del Congreso Extraordinario" e "informe de la Secretaría General", los acontecimientos previos a la reunión marcaron, como era de esperar, su desarrollo. Era evidente que la Secretaría General, único órgano estable de dirección, estaba rota. Las maniobras de UGT saltaron a la palestra. Ante el alud de críticas, la Secretaría General en bloque presentó su dimisión ante la Coordinadora, que fue aceptada en una primera votación por 68 votos a favor, 14 en contra de la dimisión y 38 abstenciones. Para cumplir escrupulosamente los Estatutos, que exigían 2/3 de los votos para validar una nueva Secretaría General, la votación se repitió por la tarde. Las candidaturas a la nueva Secretaría General fue un tema polémico. De acuerdo con el Acta de la Coordinadora:

⁴⁸ Acta de la Coordinadora Estatal celebrada los días 1 y 2 de julio de 1978.

En todas las listas aparece Javier Lozano, por lo que éste interviene para advertir que no aceptará presentarse a la elección de nueva Secretaría sin que todos y cada uno de los miembros de la anterior se muestren conformes con su candidatura.

Algunas intervenciones mencionan los nombres de Lobeto y Rubiño como candidatos, momento en que Lobeto se levanta y, en nombre propio y en el de Rubiño y Rivas, tras consultarlos, anuncia que ellos no desean presentar su candidatura a la nueva Secretaría y que su dimisión ya es firme. Añade Lobeto que por ellos no hay ningún inconveniente en que Lozano presente su candidatura.

A la vista de que las candidaturas presentadas por distintos delegados coinciden en muchos nombres, el moderador (Carlos Medrano), propone y la Coordinadora acepta elaborar una lista con todos los nombres propuestos, que resultan ser seis: Javier Lozano, Alfonso Alonso Barcón, José Luis Cot, Carlos Maeso, Luis Colomo y José M^a Peñarredonda.

En el momento en que el moderador finaliza la lectura de esa lista, Ramón Argüelles, responsable del puerto de Avilés, dice que presenta la dimisión de su cargo y abandona la sala.

Carlos Maeso retira acto seguido su candidatura, por lo que quedan sólo cinco candidatos a Secretaría General, procediendo el moderador a ordenar la votación correspondiente.

Esta Secretaría General (Barcón, Lozano, Cot, Colomo y Peñarredonda) obtuvo 62 votos a favor, 2 votos en contra y 28 abstenciones. Según recoge el Acta, *Javier Lozano anuncia que, por mayoría de los 2/3, tal y como exigen los Estatutos, ha sido elegida una nueva Secretaría General para el Sindicato Libre de la Marina Mercante.* Hecha pedazos la maniobra de UGT, merced sobre todo a la imponente presencia de los delegados de buque, auténticos protagonistas de esas jornadas decisivas, una vez resuelto el problema de fondo de la dirección del SLMM, se tomaron las siguientes decisiones:

1º.- Se acuerda levantar acta de la Coordinadora y registrarla notarialmente. Por unanimidad.

2º.- Se acuerda cesar al responsable de la Asamblea de Cádiz, Antonio Carretero y no ratificar como responsable de la de Huelva al propuesto

para tal cargo por la anterior Secretaría, Alfonso Miralles. Unanimidad.

3º.- A la vista de la propuesta de la anterior Secretaría en el sentido de actualizar los sueldos de los liberados sobre la base de 35.000.-Ptas. para los Responsables y Liberados de Asamblea y 40.000.-Ptas. para los miembros de Secretaría General, se desestima dicha diferenciación y se acuerda por unanimidad que, desde el 1 del presente mes de julio, el sueldo del Liberado -igual para todos- pase a ser de 40.000.-Ptas., más las 5.000.-Ptas. por hijo, en su caso, que ya se disfrutaban antes.

4º.- Se acuerda ratificar el lugar y fecha de celebración del Congreso Extraordinario ya decidido en la anterior Coordinadora: Madrid, días 5 y 6 de agosto, de 1.978. Por 65 (sesenta y cinco) votos a favor, 1 (uno) en contra y 2 (dos) abstenciones.

5º.- Por 35 (treinta y cinco) votos a favor, 26 (veintiseis) en contra y 7 (siete) abstenciones, se aprueba como lema del Congreso el siguiente: "Defender nuestra autonomía para consolidar la unidad y multiplicar nuestra fuerza".

6º.- Se acuerda por unanimidad que el plazo límite de entrega de ponencias para el Congreso finaliza un día antes de que comience el mismo.

7º.- Se designan como responsables provisionales hasta el Congreso: de Cádiz, a Javier Guezuraga. De Huelva, a Xabier Meñaka Gangoiti y de Las Palmas (para el caso de que abandone Fernando Rivas), a Ricardo Olmo.

Al día siguiente de esta Coordinadora todo parecía resuelto. Había un Congreso convocado a un mes vista y una nueva dirección homogénea. Pero nada más lejos de la realidad. Los tres miembros de la Secretaría General dimitida que habían renunciado voluntariamente a presentarse a la reelección, Lobeto, Rubiño y Rivas, no aceptaron las decisiones de la Coordinadora y estuvieron todo el mes de julio de peregrinaje por diferentes puertos, convocando conferencias de prensa, donde se presentaban como la legítima y auténtica Secretaría General y denunciaban el "golpe" de Comisiones Obreras. La sorprendente táctica de UGT, que por medio de Lobeto, Rubiño y Ribas, intentaron incluso suspender la inscripción de la nueva Secretaría General del SLMM en la Oficina Central de depósito de Estatutos de Organismos Profesionales (oficina ubicada en la AISS), provocó una intensa presencia del SLMM en toda la prensa española. En esa maniobra participaron también los responsables de Cádiz, Carretero, y de Asturias, Argüelles (que también había presentado su dimisión voluntaria

a la Coordinadora). Los diarios de mayor tirada se llenaron de titulares más o menos escandalosos, en función de la fuente informativa. Algunos ejemplos:

- * "Golpe de Comisiones Obreras", "Noroeste", de Gijón, 5 de julio.
- * "Grandes conflictos internos en el Sindicato Libre de la Marina Mercante", "Pueblo", 5 de julio.
- * "Tensión entre los dirigentes del SLMM", "Informaciones", 5 de julio.
- * "Escisión en el SLMM. Desde la última Coordinadora funciona con dos cabezas: una de CCOO y otra independiente", "La Nueva España", de Gijón, 5 de julio.
- * "El Sindicato Libre de la Marina Mercante reafirma su autonomía", "El País", 13 de julio
- * "Hay unidad en el Sindicato Libre de la Marina Mercante", "Diario de Barcelona", 13 de julio.
- * "El SLMM mantendrá su autonomía", "Mundo Diario", de Barcelona, 13 de julio.
- * "Marinos toda avante. El Sindicato Libre de la Marina Mercante está demostrando a las grandes centrales del país que la unidad sindical es posible", revista "Qué", 24 de julio.
- * "El Sindicato Libre apoya el proyecto socialista", "Informaciones", 1 de agosto.
- * "El Sindicato de la Marina Mercante contra CCOO y USO", "Informaciones", 3 de agosto.

Además de esas informaciones puntuales, aparecieron algunos artículos de opinión en que destacados dirigentes del SLMM tomaban partido por la unidad del SLMM. Así, el artículo de Juan Zamora, "El difícil camino de la unidad", en "Mundo Diario", 14 de julio, que concluía: *conscientemente asumimos los riesgos y dificultades del camino unitario que hemos emprendido. Entendemos que los beneficios de la unidad sindical de los marinos son infinitamente superiores a cualquier consideración teórica de pesimismo divisionista. Los trabajadores quieren la unidad y los marinos estamos demostrando que la unidad es posible. Posible y necesaria. Y el*

artículo publicado por Alfonso Alonso Barcón, "La experiencia sindical unitaria de la Marina Mercante", en la revista "Triunfo", número 810, de 5 de agosto:

(...) Entiendo que se debe hacer un esfuerzo por establecer unas auténticas relaciones unitarias con todas las centrales sindicales, sin excepción. Y esas centrales deberían también esforzarse, por supuesto, colaborando así para transformar al SLMM en una especie de Federación del Mar común a todas ellas, donde además de los trabajadores independientes en ese sentido, militarán los afiliados a dichas centrales que trabajan en la marina mercante. ¡Qué magnífico ejemplo y que estupendo punto de partida para una unidad mucho más amplia! (...)

La Secretaría General elegida en la Coordinadora de julio dedicó todo su tiempo, tan sólo un mes, a preparar el Congreso. La formaban 3 militantes de Bilbao y dos de Valencia (Barcón y Cot), los cinco titulados. La división de funciones que acordaron fue, por tanto, casi testimonial:

- ▶ Javier Lozano Ibarbengoechea, Coordinación y Prensa.
- ▶ Alfonso Alonso Barcón, Organización y Finanzas.
- ▶ José Luis Cot González, Relaciones Exteriores.
- ▶ Luis Colomo Fernández, Propaganda.
- ▶ José María Peñarredonda, Asuntos Sociolaborales

De hecho, el número 10 de "Avante", fechado en julio de 1978, se editó en Barcelona, con un artículo de portada cuyo titular reproducía el lema del II Congreso (extraordinario): "DEFENDER NUESTRA AUTONOMÍA PARA CONSOLIDAR LA UNIDAD Y MULTIPLICAR NUESTRA FUERZA":

El I Congreso Extraordinario del SLMM, el segundo de su historia, va a suponer un momento muy importante para la marcha de nuestro sindicato y para todos los marinos mercantes.

El objetivo principal que ha motivado la convocatoria de este Congreso es el de ratificar la naturaleza y línea del SLMM tal y como quedó aprobado en el Congreso constituyente, celebrado en Bilbao los días 9 y 10 de julio de

1977. En especial, se trata de **ratificar y consolidar la unidad y la independencia del Sindicato Libre de la Marina Mercante**, principios que han sido puestos en peligro en los últimos meses por quienes no creen en la línea unitaria del SLMM (...)

En los momentos más difíciles del SLMM se ha demostrado que, en última instancia, es la participación activa de la base, de los delegados de buque y de todos los compañeros de los barcos, lo que nos ha permitido seguir adelante con más fuerza después de cada crisis. Esa militancia sindical de los afiliados es **el tesoro más precioso del SLMM y la única forma de acabar algún día con la explotación de nuestro trabajo.**

11.4 El Congreso Extraordinario de agosto de 1978.

Además de la utilización de la prensa, en uno u otro sentido, las partes enfrentadas, UGT y unionistas, se lanzaron a fondo por la captación de la flota hacia sus posturas. A la calle Libertad, número 23, de Madrid, local alquilado en mayo como sede de la Asamblea de Madrid del SLMM, llegaron diversos telegramas de apoyo a la unidad. Dos muestras:

* Mayoría flota Contenemar 18 barcos apoya SLMM independiente libre unitario. Condena manipulaciones de otras centrales sindicales. Flota Contenemar.

* Fuerte incondicional apoyo unidad sindical SLMM. Avante compañeros segundo Congreso. Oficiales tripulación bulkcarrier Dry Sack.

A su vez, la "Ponencia Unitaria", titulada con el lema del Congreso, "Defender nuestra autonomía, para consolidar la unidad y multiplicar nuestra fuerza", fue distribuida por los buques y debatida por los tripulantes en asamblea. Esa ponencia (texto íntegro en Anexo 14), había sido redactada por Juan Zamora y retocada posteriormente por Javier Lozano. De esas asambleas se levantaba un acta tipo. Veamos el ejemplo del buque de Trasmediterránea "Ciudad de Compostela":

En la Asamblea del buque "Ciudad de Compostela", de un total de 70 afiliados al SLMM, una vez conocida y debatida la presente ponencia, 70 votos son favorables a la misma, 0 votos son contrarios y desean integrarse en una central sindical y ninguno se abstienen de manifestar su opinión. Fecha: 27 de julio de 1978. El delegado sindical: Ramón Bernabé López.

En medio de una enorme expectación, visible en los numerosos medios de comunicación e invitados presentes, y con una extraordinaria participación de delegados de buque (ver Anexo 15, lista de invitados y delegados de buque participantes), el sábado 5 de agosto a las 10 de la mañana, en Madrid, se inició el II Congreso del SLMM⁴⁹.

Estaba acordada previamente una propuesta de la Secretaría General y de varios responsables de Asambleas de Puerto y algunos miembros destacados del SLMM para que la primera sesión de Congreso debatiera y votara la decisión de la Coordinadora Estatal de julio, ratificando o no a la Secretaría General que entonces se eligió. La propuesta es un modelo de generosidad y democracia interna:

Todos conocéis las disensiones que actualmente existen en el S.L.M.M. a raíz de la última Coordinadora Estatal celebrada en Madrid los pasados días 1 y 2 de julio.

En esta Coordinadora Estatal se eligió una nueva Secretaría General, ante la dimisión de la existente, cuya elección ha sido impugnada por tres miembros de la Secretaría saliente por considerarla antiestatutaria.

Siendo preceptivo el que la nueva Secretaría debe ser ratificada por el propio Congreso, según el artículo 21.2 de los Estatutos, la Comisión preparatoria del Congreso ha creído oportuno dedicar la primera sesión del mismo a proceder a la ratificación de la misma previo debate sobre la legitimidad o no, de dicha elección en la Coordinadora citada.

Para que todos los delegados adquieran un criterio objetivo, proponemos que el debate se desarrolle con cuatro intervenciones a favor y cuatro en contra, con una duración límite de ocho minutos cada una, y una intervención "libre" de media hora en turnos no superiores a los tres minutos.

⁴⁹ Las informaciones sobre II Congreso, de no especificar otra fuente, están tomadas del Acta del Congreso legalizada ante el Notario de Madrid, Narciso Martín Sanz, el día 25 de septiembre de 1978.

Creemos que este debate debería analizar a fondo el desarrollo y los hechos subsiguiente a la Coordinadora, dentro de un clima de máximo respeto y objetividad.

Proponemos, asimismo, que la ratificación sea hecha únicamente por los delegados de buque asistentes, según criterios de votación elegidos previamente por ellos mismos.

Es claro, que después de esta ratificación, la Secretaría General pondrá sus cargos a disposición del Congreso, en la sesión inaugural del mismo, procediéndose a la elección de nueva Secretaría en la última sesión del Congreso.

Así pues, se puso a votación, en primer lugar, el propio sistema de votación que había de utilizar el Congreso, aprobándose -votación exclusiva de los delegados de buque- por 110 votos a favor la propuesta de que cada 10 tripulantes o fracción tuvieran un voto y los delegados de buque tantos votos como correspondería proporcionalmente al número de tripulantes de su buque. Con este punto claro, el Congreso aprobó que dos personas moderaran el debate. La elección recayó en Luis Vega, de la Asamblea de Madrid, y Jaime Quintela, del Comité de Campsa, a quienes unánimemente se les reconocía ponderación y ecuanimidad. Los defensores de la legitimidad de la Coordinadora de julio fueron: Javier Lozano, Carlos Medrano (delegado del buque Aralar), José Luis Cot y Alfonso Alonso Barcón. Los contrarios fueron: Fernando Rivas, Eduardo Planells (delegado de la Comisión Paritaria del Convenio General), Antonio Rodríguez Rubiño y Rafael Lobeto.

En síntesis, las posiciones eran:

1) La Coordinadora Estatal de julio había actuado en todo momento con arreglo a los estatutos. Sus decisiones cortaron una maniobra de UGT cuyo diseño, expuesto, según Javier Lozano, en una reunión mantenida por el Comité Ejecutivo de UGT y algunos miembros de la Secretaría General del SLMM, era el siguiente: 1. Propiciar un acercamiento del SLMM hacia UGT; 2. Utilizar el señuelo de las relaciones internacionales, en concreto de la ITF, para atraer a los marinos hacia UGT; 3. Propiciar un enfrentamiento con CCOO y denunciar las maniobras de esta Central. Barcón aportó más datos y comparó el intento de UGT a lo sucedido con las maniobras de absorción de USO en la segunda mitad de 1977. Todos criticaron, en el caso de Cot con especial agresividad, el comportamiento de Lobeto, Rubiño y Rivas después de la Coordinadora de julio, en la que

habían voluntariamente dimitido. No era comprensible que montaran una campaña en contra del SLMM cuando no habían querido presentarse a la reelección, como hicieron Lozano y Barcón.

2) La coordinadora no contemplaba en su orden del día la elección de una nueva Secretaría General. No se observaron los estatutos en cuanto a la necesidad de los dos tercios para elegir nueva Secretaría. Todo había sido una maniobra manipulada por CCOO y el PCE.

Finalizadas estas intervenciones de 8 minutos y las 31 de 3 minutos que fueron solicitadas, se pasó a la votación:

PROPUESTA DE RATIFICACIÓN DE LA SECRETARÍA GENERAL ELEGIDA EN LA COORDINADORA ESTATAL DEL SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE CELEBRADA EL DÍA 1-2 DE JULIO DE 1978 EN MADRID.-

VOTOS A FAVOR: 251

VOTOS EN CONTRA: 240

EN BLANCO: 18

NULOS: 1

Por tan sólo 11 votos ganó la opción unitaria, lo que demostraba el grado de división existente entre los delegados de buque. Tres miembros de la Secretaría General, que habían compartido con ellos la negociación del I Convenio General y un buen número de Actas de Aplicación y Convenios de Empresa, estaban cuestionados. La componente personal, como es lógico, pesó muchísimo en esa votación.

La segunda jornada del Congreso estuvo dedicada al debate de las ponencias presentadas. En principio había dos propuestas sobre reforma de Estatutos. Una de Barcelona, consensuada en cierta manera con la S.G., que proponía modificar algunos artículos, sin afectar para nada a la "Naturaleza y Fines del SLMM", con los siguientes criterios básicos:

1. Añadir o precisar algunos artículos que en la práctica se habían mostrado insuficientes o ambiguos. Así por ejemplo los artículos 11 y 12 que verán ampliadas las sanciones de que puede ser objeto un afiliado al SLMM, sin tener que recurrir a la expulsión, que era la única sanción que contemplaban los Estatutos anteriores.

2. Suprimir algunos párrafos de determinados artículos por innecesarios y confusos. Así por ejemplo los párrafos segundo y tercero del art.16, "Comisión Sindical de empresa", materia regulada por la Administración para todos los Sindicatos y aceptada por el SLMM.

3. Mantener el carácter de la actual Coordinadora -abierta, asamblearia, etc.- por entender que ello es consecuente con la línea asamblearia y de máxima participación de la base en las decisiones del SLMM. Crear una Comisión Ejecutiva formada por los miembros de la Secretaría General y un miembro de cada Asamblea de Puerto, más quince (15) Delegados Sindicales de Buque elegidos en el Congreso y que seguirían embarcados. Ampliar la Secretaría General con un Secretario General. Acabar con la "colegiación" de la Secretaría General: cada miembro, cinco, tendrían responsabilidades concretas. Esta Secretaría General estará sujeta al control y a las decisiones de la Coordinadora y de la Comisión Ejecutiva. El congreso se celebrará cada dos años. La Coordinadora se reunirá como mínimo cada seis meses y la Comisión Ejecutiva se reunirá como mínimo cada dos meses.

Y otra, presentada por Asturias, que defendía un modelo organizativo calcado de la UGT. La propuesta consistía en añadir el término "internacionalista" al carácter del Sindicato, integrar en el mismo a los trabajadores de tierra de las navieras, sustituir la Coordinadora por un Comité Federal y la Secretaría por un Comisión Ejecutiva presidida por un Secretario General, y crear Comités provinciales, regionales o de nacionalidad.

El Congreso sólo debatió la primera propuesta, ya que los promotores de la segunda, a la luz de la votación sobre la Secretaría General del día anterior, decidieron retirar su ponencia. De la ponencia de Barcelona, sólo se aprobó la modificación, poco relevante, del artículo 12, sustrayendo a la Secretaría General la competencia sobre posibles expulsiones del SLMM.

Por unanimidad, el Congreso aprobó la "Ponencia Unitaria", presentada por la Secretaría General elegida en la Coordinadora de julio, más diversos responsables de la estructura de tierra (Irazola, Del Corte, Zamora, Pineda, Rodríguez Perea, Guezuraga, Zapata, Cubero, etc.), y un numeroso grupo de delegados de buque (Odriozola, Jon Zarain, Zarandona, Medrano, Barrios, Doval, Bustabad, Agripino, etc.). La ponencia, que había sido refrendada por numerosos buques, fue leída por Alfonso Alonso Barcón. Acababa con estas propuestas:

- 1) Mantener el S.L.M.M. en su carácter actual definido por la "Naturaleza y Fines" de la Carta de Principios aprobada en el I Congreso.
- 2) Rechazar la integración del S.L.M.M. en cualquier central sindical.
- 3) Mantener con todas las centrales sindicales que reconozcan y respeten la unidad del S.L.M.M. relaciones solidarias de clase y apoyo mutuo.

Otras ponencias presentadas, en especial una de Luis Colomo sobre la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante y la sustitución de la Administración militar por una Administración civil, no pudieron debatirse por falta de tiempo.

Había que elegir una nueva Secretaría General. Algunos candidatos propuestos (Carretero, Olave, Rubiño) retiraron su nombre al no aceptar el Congreso la elección por "listas cerradas" y candidaturas-bloque. La votación se realizó, como en el I Congreso, por una lista abierta.

Mientras se contaban los votos, intervinieron los representantes de CSUT, CCOO, CNT, SU, y UGT. USO hizo llegar a la Mesa un comunicado ante la falta de tiempo para una intervención oral. Fueron también ratificados los responsables de las Asambleas de Puerto. Al filo de las once y media de la noche se hizo público el resultado de las votaciones para la Secretaría General:

- ▶ Juan Zamora: 353 votos
- ▶ José Luis Cot: 345 votos
- ▶ Javier Lozano: 340 votos
- ▶ Manuel Bustabad: 328 votos
- ▶ Jesús Fernández: 259 votos.

11.5 La organización del SLMM entre el Congreso Extraordinario y el III Congreso.

Tal como había sucedido tras el I Congreso, el SLMM salió con empuje redoblado del Congreso Extraordinario. Cada día nuevas empresas se sumaban a la imparable movilización sindical del sector, negociando las condiciones concretas de sus buques a partir de lo acordado en el I Convenio General. Un estudio elaborado por los servicios técnicos de ANAVE en diciembre de 1978⁵⁰, analizando todos los acuerdos firmados entre navieras-tripulantes, todos ellos dirigidos por el SLMM en base a sus principios sindicales de amplia participación asamblearia de los buques, pone de manifiesto la profunda transformación de las condiciones de trabajo que estaban consiguiendo los trabajadores del sector, de forma unitaria.

Además de las condiciones salariales y de vacaciones, los dos ejes de cualquier negociación en la marina mercante, las Actas de Aplicación del Convenio General por parte de las empresas trataron y modificaron en beneficio de los tripulantes aspectos importantes como: períodos de prueba, cuadro orgánico, escalafones, expectativa de embarque, comisión de servicios, trabajos de categoría superior, manutención, actividades lúdicas a bordo, excedencias, embarque de familiares, trabajos sucios, penosos y peligrosos, relevos, trincajes, seguridad e higiene a bordo, habitabilidad, etc. etc. Junto a esas mejoras comunes, algunas Actas de Aplicación recogieron un amplio abanico de derechos y garantías sindicales: derecho de reunión, delegados de buque, asistencia a Congresos, acceso a bordo de representantes sindicales de las Asambleas de Puerto, información sobre política empresarial, y un largo etcétera de cuestiones relacionadas con la acción sindical y reivindicativa.

Junto a esa excepcional actividad sindical, la organización luchaba por mantenerse unida y equilibrada en sus cuentas. Hubo en los meses siguientes, hasta la firma del II Convenio General, que constituyó el cenit de la acción sindical en la marina mercante, una euforia del SLMM patente en los diversos artículos publicados en el número 11 de "Avante", septiembre-octubre de 1978. Una muestra es el artículo firmado por J.Z.T., con el título: "...Después del Congreso":

⁵⁰ ANAVE, "Análisis de 62 Actas de Aplicación del I Convenio General de la Marina Mercante y Convenios de Empresa", Madrid, diciembre de 1978, documento mecanografiado.

El SLMM va a permanecer unido, independiente y autónomo porque así lo aprobó por unanimidad el I Congreso Extraordinario y porque ese es el sentir de todos los marinos. Cerramos así el período de confusiones que sobre la naturaleza y la marcha del SLMM quedó abierto después de la Coordinadora de mayo. Lo importante, lo realmente importante, está ya conseguido.

No hay que cerrar los ojos y olvidar la historia, En los meses de junio y julio pasaron cosas muy serias en el SLMM y hubo enfrentamientos no por innecesarios menos graves. El Congreso reflejó con claridad todo ello y no vamos a insistir ahora. Lo que sí es hora de empezar a olvidar es la alarma que durante meses se ha extendido por toda la flota. Las tensiones y los problemas internos son también una muestra del limpio funcionamiento democrático del SLMM. Hay que contemplarlos, por tanto, como una consecuencia lógica de nuestra naturaleza asamblearia y democrática. La solución no está en cambiar estos principios básicos del SLMM, cayendo en el dirigismo o en el burocratismo. La solución está justamente en el lado opuesto: profundizar la participación de todos los marinos en la marcha del sindicato. De ahí la importancia que el SLMM va a conceder en este año a la información a los barcos y a la formación sindical. Para todos está claro que sin formación y sin información es imposible opinar y participar.

Sobre el contenido de los problemas y malentendidos que alimentaron la crisis y la división durante la primera jornada del Congreso hay ya algunos puntos claros para todos. Ramón Argüelles, de Asturias, y Sergio Salgueiro, de Vigo, han abandonado el SLMM y se han pasado a UGT. Ambos eran candidatos a la Secretaría General del SLMM en la lista cerrada y ambos retiraron su candidatura cuando el Congreso decidió que la elección se haría en lista abierta por ser éste un sistema muchísimo más democrático. Ambos, en declaraciones públicas antes del Congreso, se manifestaron plenamente por la unidad y en defensa del SLMM. Lo mismo hicieron durante el Congreso. Ahora, los dos están en la UGT. ¿Está claro?

Todo el mundo tiene el derecho, por supuesto, de afiliarse al sindicato que considere más idóneo para la defensa de sus intereses como trabajador. Sucede simplemente, en este caso, que existe una cualidad llamada honradez y una virtud llamada sinceridad que nadie tiene derecho a olvidar. Absolutamente nadie.

El Congreso se consumió casi en su totalidad en la discusión de los problemas internos del sindicato. Era inevitable que así ocurriera y tal vez fue incluso necesario para romper dudas y aclarar posiciones. El SLMM ha salido fortalecido y todos los marinos podemos sentirnos legítimamente

satisfechos. Contamos con un sindicato fuerte, unido, potente, capaz, como se ha demostrado, de resolver cualquier problema. Ahora, todos hemos de volcar nuestro esfuerzo, centrar nuestra atención, en seguir adelante en la mejora de nuestras condiciones de trabajo, en la dignificación de nuestra profesión: conseguir un Código de Conducta a bordo que ordene la convivencia y la disciplina a bordo de forma democrática y que sancione a todos aquellos, y no sólo a los marinos, que ponen en peligro la seguridad del buque; un Convenio General que sustituya a la actual Ordenanza y que recoja nuestras aspiraciones; una Bolsa de Embarque eficaz y gratuita controlada por los trabajadores. Todo ello requiere la participación de todos, el esfuerzo de todos. Porque todos somos el Sindicato Libre de la Marina Mercante.

Parecía que el SLMM había conseguido abarcar a todos los trabajadores, constituirse en el único sindicato de la marina mercante. La unidad y la autonomía del SLMM, superado el problema de la UGT, se veía con perspectivas de futuro. La única cuestión, nunca resuelta en nuestro país, es cómo superar el partidismo, del que hablaba Angel Pestaña en 1933, sin caer en el amarillismo presuntamente apolítico. Sobre el papel no parece difícil. El sindicalismo nace para defender a los trabajadores ante los empresarios, no para organizarlos en torno a un eje ideológico-político. Parece sencillo, pero la historia del SLMM y del movimiento obrero en general demuestra su extremada dificultad. Todavía a finales de 1978, los miembros del Sindicato mantenían fresca la esperanza de la unidad. Una muestra: el artículo de Ricardo del Olmo en "Avante", número 12, noviembre-diciembre de 1978:

DESPUÉS DE TRES MESES DE CELEBRARSE EL CONGRESO EXTRAORDINARIO

El Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM) celebró los días 5 y 6 de Agosto su Congreso Extraordinario entre una gran tensión de sus asistentes, tensión provocada por algunos exmiembros del SLMM y la crisis creada en esos meses por los intentos de absorción del SLMM por la UGT.

Este primer Congreso Extraordinario en mi opinión supuso, relanzamiento y reforzamiento del SLMM en su línea Sindical a pesar de los intentos ugetistas de torpedearnos. Podemos decir que el SLMM pasó su gran prueba y demostró a todas las centrales sindicales y en especial a la UGT, que los marinos queremos nuestro SLMM así, independiente, autónomo, unitario y rechazando la integración en una central sindical, como así lo demostramos

en nuestro Congreso con la aprobación Unánime y clamorosa de la ponencia Unitaria presentada por nuestro compañero Alfonso Alonso Barcón.

Hoy, después de cuatro meses, ¿qué pasó con los defensores según ellos de la unidad, su unidad, acusándonos al restos de intentar llevar al Sindicato a la integración con una central? Sencillamente que al no resultarles sus planes de integración con UGT, han hecho sus maletas para comenzar a trabajar en UGT, sin tapujos, ya que ellos mismos han afirmado que llevan tiempo trabajando por esta Central. Ahí están los casos concretos del ex-responsable de Vigo, Salgueiro, de los ex-responsables de Asturias, Ramón Argüelles y Guillermo Peribáñez, y del no menos problemático, Antonio Carretero, que aún ante una coordinadora de responsables, declara con toda su desfachatez, que seguirá trabajando para el SLMM, cuando ya UGT había solicitado su excedencia en CAMPSA; hombre que incluso después de solicitar él mismo la baja del Sindicato, se negó a entregar al SLMM, el local de Cádiz del que fue responsable. Quedan otros hombres que confío no cometan los mismos errores de estos compañeros, dejándose engañar por los intereses partidistas contrarios a la unidad de los trabajadores.

A pesar de todos estos intentos claros de destruir la tan a duras penas lograda unidad de los trabajadores de la mar, el SLMM mantiene y mantendrá la línea sindical reflejada en nuestros Estatutos y Naturaleza y Finae, dando cabida en su seno a todas las tendencias, pero respetando por encima de todo, la autonomía e independencia del SLMM de partidos y centrales sindicales.

¿Qué entiendo por Autonomía? Autonomía para mí significa desarrollar las Organizaciones sindicales de los trabajadores desde las necesidades experimentadas cotidianamente por el conjunto de los trabajadores y cuando hablo de trabajadores me refiero desde el Capitán hasta el Marmitón y viceversa, ya que todos estamos sufriendo las consecuencias de la dura vida de a bordo, que el capitalismo naviero nos impone. A partir de estas necesidades objetivas y generales debe articularse la estrategia reivindicativa y transformadora de una organización sindical autónoma e independiente como la nuestra.

Los trabajadores de la mar debemos impedir a toda costa, el que seamos manejados y dirigidos desde unos burocráticos despachos sindicales o partidistas donde los que menos se tiene en cuenta es la opinión de los trabajadores afiliados. Y esto se logra, sencillamente manteniendo a nuestro sindicato en su línea actual y colaborando y participando todos en la marcha de nuestro sindicato para evitar nuevos casos de fuerzas partidistas que traten de romper nuestra unidad, independencia y autonomía. Hemos pasado el

primer asalto, no olvidemos nunca, que puede haber otros y de su logro o fracaso, sólo seremos responsables nosotros, los marinos mercantes. Desde esta nueva revista "AVANTE", quiero hacer un llamamiento a todos los que trabajamos y vivimos de la mar, la necesidad de olvidarnos de antiguas rencillas y divisiones entre nosotros para unirnos todos en nuestra lucha común, la liberación de la clase trabajadora de la mar.

La Secretaría General elegida en el Congreso Extraordinario, distribuyó sus funciones de esta manera:

- ▶ Juan Zamora (Barcelona), Prensa, Publicaciones y Formación Sindical.
- ▶ José Luis Cot (Valencia), Organización y Finanzas.
- ▶ Javier Lozano (Madrid), Coordinación y Relación con Organismos Oficiales.
- ▶ Manuel Bustabad (Bilbao), Buques Extranjeros y Relaciones Exteriores.
- ▶ Jesús Fernández (Madrid), Convenios y Acción Sindical.

Además, en esa primera reunión del 5 y 6 de septiembre, en Madrid, la Secretaría General adoptó una serie de acuerdos propuestos por cada uno de los departamentos, acuerdos que por primera vez se publicaban en "Avante":

1. Convocar la próxima Coordinadora estatal para los días 4 y 5 de noviembre en Madrid. A dicha Coordinadora, de acuerdo con nuestros Estatutos, pueden acudir todos los Delegados de Buque que lo deseen.
2. Reorganizar las Asambleas de Puerto y proponer a la Coordinadora un nuevo Plan de gestión y administración de las Asambleas.
3. Denunciar el Convenio General firmado con ANAVE y negociar antes de final de año un nuevo Convenio que contemple todos los aspectos de normativa laboral contenidos en la actual Ordenanza.
4. Proponer como objetivos del SLMM hasta el próximo Congreso, la abolición de la LPDMM y de la Jurisdicción Militar; una Bolsa de Embarque financiada por el estado y controlada por el SLMM; firmar conjuntamente con los sindicatos de marinos italianos un Acuerdo para trabajadores

españoles en buques extranjeros homologado por la ITF.

5. Para la negociación del Convenio General, convocar una Asamblea de Delegados de Buque en la que participen un número limitado de Delegados por cada naviera o tráfico.

6. Asumir, como tareas primordiales del Sindicato, la de informar con la máxima frecuencia a la Flota de la marcha del SLMM y trazar un plan de Formación Sindical que incluya la realización de tres cursillos para Delegados y militantes del SLMM.

7. Hacer frente a todos los problemas de crisis, convenios y condiciones generales, sobre todo en las navieras más retrasadas.

Solucionado el problema de la unidad, el acento del SLMM se ponía en la organización y administración, problemas ambos que afectaban seriamente al Sindicato, pero que eran de carácter menor si los comparamos con los que atravesaban Comisiones Obreras y UGT en esos años⁵¹.

Un problema a solucionar, derivado de la crisis anterior, era la herencia dejada en aquellas Asambleas de Puerto cuyos responsables habían abandonado el SLMM, en algunos casos para pasar a UGT. José Luis Cot, Secretario General de Organización y Finanzas, hizo un recorrido por todas ellas, auditando su actuación. Estos fueron, en síntesis, sus informes:

* Sobre Guillermo Peribáñez Caveda. "Anormalidades observadas en su gestión financiera y administrativa mientras figuró como responsable al frente de la Asamblea de Gijón. Dinero del que hay constancia de que lo ha recibido y no se sabe su aplicación por no habernos sido entregado el Libro de Caja: 395.000 pesetas". Además, José Luis Cot cuenta que en la visita efectuada a la Asamblea de Gijón "se encontraron debajo de un archivador 210 fichas de afiliación del año 1977, de lo que se deduce que dichos compañeros no constan hasta el momento como afiliados al SLMM.

⁵¹ Las crisis políticas y problemas organizativos de CCOO entre 1976 y 1980 pueden verse en "Comisiones Obreras en la transición y consolidación democrática. De la Asamblea de Barcelona a la huelga general del 14-D (1976-1988)", Alvaro Soto Carmona, dentro de Ruiz, D. (director), "Historia de Comisiones Obreras (1958-1988)", 1993, Madrid, Siglo XXI de España Editores, S.A. Sobre UGT, las crisis y el caos organizativo de la Federación de Trabajadores del Transporte del Estado Español, en esos años, Federación en la que estaba integrado el Sindicato de Trabajadores de la Marina Mercante (STMM-UGT), puede verse al detalle en la "Memoria del II Congreso" Donosti (San Sebastian), 7, 8 y 9 de diciembre de 1979.

Asímismo se encontraron 80 fichas de este año, correspondientes a los meses de enero, febrero y marzo, que no habían sido enviadas al Departamento de Organización".

* Sobre Fernando Rivas García. "Anormalidades observadas en su gestión financiera y administrativa mientras figuró como Secretario de Organización y Finanzas (del 1 de mayo al 2 de julio) y como Responsable al frente de la Asamblea de Las Palmas. Errores que entrañan desaparición de fondos: 59.532 Ptas. Dinero recibido de las Asambleas y no reflejado en el Libro de Caja: 341.021,- Ptas". A estas irregularidades, añade una nota José Luis Cot: "Es de resaltar que Fernando Rivas entremezclaba las cuentas de la Asamblea de Puerto y de la Caja General, con el consiguiente desorden y falta de claridad administrativa".

* Sobre Ramón Argüelles Gutiérrez. "Anormalidades observadas en su gestión financiera y administrativa mientras figuró como Responsable de la Asamblea de Avilés. Dinero del que hay constancia de que lo ha recibido y no reflejado en el Libro de Caja: 82.111,- Ptas. Es de resaltar que de esta Asamblea no se tienen Estados de Caja desde el mes de mayo, al igual que el Libro de Caja desde mayo a agosto ofrece serias dudas sobre su fiabilidad".

* Sobre Rafael Jiménez Claudín. "Periodista. Contratado para trabajar al frente del Departamento de Prensa del SLMM por Rafael Lobeto y Antonio Rodríguez Rubiño. Anteriormente estuvo al frente del Departamento Técnico de UGT encargado de seguir los resultados de las elecciones sindicales. Cantidades percibidas y gastadas por él entre el 14 de junio (fecha de su contratación) y el 8 de agosto: 138.000 pesetas". Jiménez Claudín había de cobrar 30.000 pesetas al mes, es decir debería haber percibido por todo el tiempo que estuvo en el SLMM la cantidad de 52.000 pesetas.

* Mariano Planells Albors. "Miembro de la Comisión Paritaria del Convenio General. Cantidades percibidas de Caja General mientras la gestionó Fernando Rivas y gastos efectuados entre el 6 de julio y el 8 de agosto: 137.282,- Ptas. Observación: el hecho de que Planells recibiera un sueldo del SLMM es irregular, pues no era liberado ni tenía ningún cargo en la estructura de tierra. Por otra parte, su cometido era trabajar en la Comisión Paritaria (con sueldo y dietas de la Naviera para la que trabajaba), llevando a cabo la labor propia de las funciones para las que ésta fue creada, entre las que no figura el viajar como él lo hizo, ruedas de prensa fuera de Madrid, campaña destructiva del Sindicato diciendo que había habido un *golpe de estado* de CCOO, etc. Y cabe señalar que ninguno de

los gastos efectuados por él tuvo la más mínima relación con su cometido como miembro de la Paritaria, por lo que, aparte de otras consideraciones, hay que concluir que olvidó para qué fue elegido y, por tanto, defraudó a sus representados".

* Sobre Antonio Rodríguez Rubiño. La única anomalía observada por José Luis Cot fue que Rubiño se atribuyó un sueldo de 50.000 pesetas durante los meses de abril, mayo y junio, en los que de acuerdo con las normas internas del SLMC sólo debería haber cobrado 40.000 pesetas al mes.

* Sobre Rafael Lobeto Lobo. "Total percibido del 18 de abril al 31 de mayo, 112 días: 342.400 pesetas. Justifica por gastos 5.000 pesetas y le corresponden de salarios, aceptando que cobre el mes de julio y 5 días de agosto, 125.000 pesetas. El dinero no justificado es, pues, de 212.400 pesetas. Notas: Lozano venía cobrando su salario de Caja General. Mientras a él le pagaba Rivas 30.000 pesetas (sueldo en vigor por entonces), a Lobeto, sin embargo, le abonaba 40.000. Es decir, que cuando Lobeto (en la reunión de Secretaría previa a la Coordinadora Estatal de julio y en el Orden del día enviado a las Asambleas), proponía una subida de sueldo, él ya la venía disfrutando desde que Rivas se hizo cargo de la Caja General. Entre el 18 de abril y el 5 de agosto, Lobeto le estuvo costando al SLMC 3.000 pesetas diarias. Cabe advertir que Lobeto recibió de Asturias -además de lo consignado- cantidades de dinero que no aparecen contabilizadas aquí debido a que Peribañez se niega a entregar los correspondientes Libros de la Asamblea de Gijón. Esas cantidades incrementan en mucho el total de 342.400 Ptas que aquí se detallan".

* Sergio Salgueiro Rodríguez. "Anormalidades observadas en su gestión financiera y administrativa mientras figuró como Responsable al frente de la Asamblea de Vigo. Errores en las anotaciones del Libro de Caja que entrañan la desaparición de fondos: 29.956 pesetas. Salarios cobrados en exceso: 68.568 pesetas. Dinero del que hay constancia que lo ha recibido y no reflejado en el Libro de Caja: 46.570 pesetas". Tras varias notas, José Luis Cot concluye el informe correspondiente a Salgueiro: "Por último, es de especial importancia señalar que el libro de caja entregado por Salgueiro a su marcha está falsificado, afirmación que se puede sustentar -de ser ello necesario- con un importante cúmulo de pruebas".

La Secretaría General, a la vista de estos informes, que cuestionaban el rigor de algunas personas pero que, sobre todo, evidenciaban un pobre funcionamiento de la organización que hacía posible esas irregularidades, a las que se sumó la Asamblea de Cádiz cuyo responsable, Antonio

Carretero, fue cesado el día 1 de octubre en una reunión de responsables de Asambleas de Puerto con la Secretaría General, decidió elaborar un Reglamento de Organización y Administración (ROA). Un escrito de Zamora a la Secretaría General de Organización ponía los cimientos de ese Reglamento y, a su vez, dejaba ver los problemas de organización generados por el vertiginoso crecimiento del SLMM:

- 1.- Obligatoriedad absoluta -dando un plazo de tiempo para todas las regularizaciones que hicieran falta- de que todos los bienes, locales, cuentas bancarias, teléfono, etc. estén a nombre del SLMM y no a nombre único de personas concretas.
- 2.- Establecer claramente y con minuciosidad la responsabilidad de los Responsables de Asambleas de Puerto en la gestión y utilización de nuestro patrimonio sindical, entrega de carnets, sellos, propaganda que reciben, gastos que se realicen, etc.
- 3.- Prohibición de que las Asambleas de Puerto entreguen a los Delegados de Buque carnets o sellos para afiliar a los propios tripulantes de sus buques (esta práctica se sigue en algunos puertos y en mi opinión es negativa).
- 4.- Normas precisas sobre contabilidad: clases de contabilidad, tipo de libros, especificaciones, etc. Todos los libros de cuentas usados deben ser legalizados por Juez o Notario.
- 5.- Normas precisas sobre libros de cuentas bancarias, también legalizados.
- 6.- Todas las Asambleas recibirán, como mínimo, de los Bancos con los que operen (que debiera ser uno, o dos a lo sumo iguales para todo el Sindicato) estado de cuentas mensual.
- 7.- Todas las Asambleas llevarán archivos específicos de administración con todas las facturas y recibos de gastos, copias de los estados mensuales de caja, estados de cuentas bancarias suministrados por el Banco, etc.
- 8.- Todos los recibos estarán firmados, con especificación de fecha y motivo del gasto.
- 9.- Los estados de cuentas de la Asamblea se remitirán a la Caja General (S.G. Organización) como mínimo mensualmente. Serán reflejo fiel de los libros de caja y contabilidad de la Asamblea. Normas de cómo han de rellenarse esos "estados de caja" (que han de ser en mi opinión más

completos que los que utilizamos actualmente). Obligación de adjuntar a esos "estados" fotocopia del estado de cuentas en el Banco con especificación del saldo y de un recibo firmado del dinero en metálico existente en la Asamblea en el último día de cada mes (hay que hacer coincidir la fecha del saldo de las cuentas bancarias también con el último día del mes).

10.- Establecer la responsabilidad de los Delegados de Asambleas de Puerto en el falseamiento o irregularidad comprobada de los datos suministrados a la S.G. Organización.

11.- Establecer el derecho de la S.G. Organización o cualquier miembro de la S.G. a inspeccionar el funcionamiento de cualquier Asamblea de Puerto en cualquier momento, pudiendo tomar de inmediato las medidas que considere oportunas para corregir o modificar cualquier irregularidad hallada, sin perjuicio de que luego la Coordinadora rechace las medidas adoptadas.

12.- Normas claras del funcionamiento, de acuerdo con los Estatutos, del funcionamiento de la la S.G. Organización: obligatoriedad de información en las Coordinadoras, archivos. etc.

13.- Estudiar la figura de un Censor de Cuentas o Comisión Censora de Cuentas del SLMM.

14.- Obligatoriedad de enviar como máximo cada mes las fichas de afiliación o renovación de cuotas que se hayan realizado en ese intervalo en cada Asamblea.

15.- Obligatoriedad de remitir con urgencia a la S.G. Organización cualquier irregularidad o anomalía que pueda producirse en la Administración de una Asamblea (en el terreno de las cuentas, de los bancos, de la gestión de los bienes sindicales, de la entrega de carnets y sellos, etc.), con explicación clara de las causas y los motivos.

16.- las fichas de Afiliación o renovación de cuotas habrán de estar cubiertas correctamente, según las normas que dicte la S.G. Organización.

17.- Todos los gastos realizados habrán de especificarse y justificarse con claridad: motivo, fecha, etc.

18.- Los ingresos habrán de especificarse: propaganda, libros, cuotas, etc. Los ingresos derivados de asesoramientos jurídicos del SLMM se especificarán con claridad: motivo, nombre del afiliado o marino, fecha, etc.

19.- Los ingresos por Cuota o de Convenios que realicen las Asambleas de Puerto se remitirán directamente a la Caja General, con especificación escrita de su origen y fecha.

20.- Las Cajas de Resistencia organizadas localmente en un puerto habrán de contar con el visto bueno de la S.G. Organización, llevándose para ellas una contabilidad aparte, con libro legalizado y donde se anotarán todos los ingresos y gastos con las mismas normas que en la contabilidad general de la Asamblea. Estado de esas "Cajas" serán también remitidos a la S.G. Organización.

21.- Desarrollar con normas parecidas las disposiciones contenidas en el artículo 29 de los Estatutos (cuales son los "gastos de importancia", lo del 50 por ciento, etc.). En realidad, este Reglamento sería un desarrollo de este artículo de los Estatutos, ampliado en los supuestos no previstos ni regulados en nuestra Carta de Principios.

22.- Obligatoriedad de tener a la vista de cualquier afiliado los libros de contabilidad y archivos de administración de cualquier Asamblea o delegación del SLMM.

23.- Normas sobre viajes de liberados por cuenta del SLMM. El Sindicato pagará los viajes y 1.000 ptas de dieta diaria máxima (600 ptas. comida y 400 ptas. alojamiento).

La contabilidad del SLMM, desde el 31 de diciembre de 1976 hasta 31 de marzo de 1978, había estado en manos de Alfonso Alonso Barcón, quien presentó al Congreso Extraordinario un detallado "Informe sobre Organización y Finanzas" de 7 folios y 13 anexos. En ese informe, Alonso Barcón reflexiona y hace balance de los aspectos financieros del Sindicato (ver resumen en Anexo 16).

Las optimistas previsiones de Barcón en julio de 1978, como veremos, no se compadecieron con la realidad. Las finanzas fueron uno de los talones de Aquiles del SLMM, junto con su debilidad política al nadar autónomamente en un piélago de división sindical.

11.5.1 Las Coordinadoras de este período y los relevos de responsables.

Entre el Congreso Extraordinario y el III Congreso se celebraron con regularidad las Coordinadoras Estatales del SLMM, varias reuniones de responsables de Asamblea de Puerto y un buen número de reuniones de la Secretaría General. Todo era sensación de normalidad. Se tomaban decisiones a todos los niveles, se debatían las cuestiones a fondo y se llegaba a acuerdos de enorme importancia. Sin embargo, en este período, el más fructífero en cuanto a actividad sindical y fuerza sindical de los marinos, se inicia el agotamiento colectivo y orgánico del instrumento que había hecho posible esa movilización: el SLMM. Bregar con una administración rigurosa y exigente, cobrar las cuotas de los afiliados y mantener la dinámica motivadora que había sostenido el Sindicato desde su nacimiento era muy difícil. Además, a partir de 1980 los indicios de crisis en el sector naviero se tornan duras realidades. El SLMM había sido un instrumento "ofensivo" de los marinos: conquistas, avances, mejoras. Cuando se trata de defender, los ánimos se deterioran y no están dispuestos a correr ningún riesgo. La disponibilidad personal, base del SLMM, empieza su deterioro en este periodo 1978-1979. Algo de eso refleja ya una información aparecida en "Avante", número 16, junio-julio de 1979, bajo el título "Datos de un año de lucha":

Desde el Congreso Extraordinario de agosto de 1978, el SLMM ha celebrada cuatro Coordinadoras (hay una quinta prevista antes del II Congreso): en noviembre de 1978, y en febrero, marzo y junio de 1979. La participación de Delegados de buque en esas coordinadoras fue respectivamente de: 13, 29, 32 y 14. Participación muy pobre si se tiene en cuenta la máxima responsabilidad de cada Coordinadora, según los Estatutos actuales, y que este órgano es el que en teoría garantiza la participación de la base del Sindicato en las decisiones generales. Habría que añadir también que la segunda y tercera Coordinadoras, las más amplias en cuanto a participación, coincidieron con la negociación del Convenio General, encontrándose en Madrid por tal motivo los casi 30 delegados que eligió la segunda Asamblea General; y muchos Delegados asistían sólo a la primera de las cuatro de que consta cada Coordinadora.

De los cinco miembros de la Secretaría General que resultaron elegidos en el Congreso Extraordinario, dos de ellos, José Luis Cot y Manuel Bustabad,

presentaron su dimisión, en mayo y junio, por motivos personales.

Once Asambleas de Puerto (Palma de Mallorca, Cádiz, Huelva, Vigo, Gijón, Avilés, Valencia, Algeciras, Málaga, Santander y Cartagena) cambiaron de responsable y/o liberados en estos casi doce meses. En unos casos por decisión de la Secretaría General y la Coordinadora, a la vista de irregularidades administrativas o sindicales (casos de Palma de Mallorca, Cádiz, Algeciras, Avilés y Gijón). En otros, por dimisión del responsable (ejemplos de Huelva, Cartagena, Málaga, Santander, Vigo y Valencia). El dato es para hacer reflexionar.

El cansancio de muchos responsables, dispuestos a cobrar una cantidad ridícula en comparación a lo que podían percibir en otro trabajo, y la dureza del trabajo sindical estaban en la base de todas esas deserciones. Sus sustitutos no siempre tenían la idoneidad para responsabilizarse de unas tareas sindicales que requieren multitud de habilidades y conocimientos, amén de un voluntarismo militante a prueba de bomba. Los relevos en los puertos fueron constantes. Ciertamente se encontraban sustitutos, pero el conjunto se resentía. A José Luis Cot le sustituyó Javier Guezuraga, elegido en la Coordinadora celebrada en Madrid, definitivamente asentado como centro neurálgico del SLMM, los días 2 y 3 de junio de 1979. El puesto dejado por Bustabad se dejó vacante ante la inminencia del III Congreso. En esa Coordinadora se decidió también la incorporación de Jon Murueta como responsable de Bilbao.

Los delegados de buque que, coyunturalmente, se sumaban a las tareas internas del Sindicato, en Madrid o en algún puerto (Zapata, Odriozola, Agripino, Churruca, Meñaca, Sancho, Pelayo, Zarain, etc.) personas adecuadas a la misión a realizar, algunas de valor personal extraordinario, volvían a navegar tras unos meses en tierra. Era más cómodo ejercer la profesión a bordo, más cómodo que lidiar con todos los problemas del SLMM y mucho mejor pagado. Esos eran en buena parte los problemas aducidos como "problemas personales". La actividad sindical apenas tiene compensaciones y exige una dedicación intensa. "Quema" a la gente, como se dice en argot. Tan sólo personas muy politizadas y militantes, con una situación personal y familiar adecuada, y aún así no siempre, podían aguantar en la organización. Eso pasa con todos los sindicatos, incluso con los sindicatos y organizaciones que por sus principios exigen menos militancia a sus liberados y les pagan con cierta generosidad (SEOMM, COMME, etc.). El SLMM fue pasto de esa situación de dificultad en captar militantes disponibles. De hecho, un sector tan pequeño como el de la marina mercante había dado ya un cupo de dirigentes superior a lo que

podría considerarse normal en cualquier sector laboral.

En junio de 1979 había, además, dos serios problemas que minaban la fuerza original del SLMM. Uno, la formación del SEOMM en Trasmediterránea y la relativa estabilización del COMME. Aunque ambos crecían a base de instigar las críticas contra el Sindicato, el problema político de fondo, la sindicación de los técnicos, preocupaba a los responsables del SLMM. El segundo problema saltó con las elecciones sindicales en la flota de Campsa, en la que fueron elegidos 77 independientes, 17 del SLMM, 8 de UGT, 1 de CCOO y 1 de CNT. El SLMM pasaba de 87 delegados en 1977 a 17 en 1979. La división sindical aparecía por primera vez a nivel de empresa. El gremialismo corporativo, utilizado hasta entonces casi como un concepto abstracto, se materializaba en 77 delegados independientes. *Las elecciones en Campsa* -escribía Javier Moreno en un escrito fechado el 1 de junio- *constituyen el hecho relativamente más importante que se ha producido en nuestro sindicato desde el Congreso Extraordinario. Para mí es incluso más importante que la firma del II Convenio General, pues si éste demuestra lo que somos capaces de hacer no es más que una consecuencia de nuestra existencia, mientras que las elecciones sindicales en Campsa son un dato indicador de nuestras perspectivas futuras.*

La última Coordinadora Estatal antes del III Congreso, como avanzaba la información de "Avante", se produjo efectivamente los días 28 y 29 de julio. Fue la menor en cuanto a participación y sus decisiones se limitaron a la preparación del Congreso, aprobando la reforma de los Estatutos que iba a proponerse para su debate congresual.

11.6 II Asamblea General de Delegados de buque y II Convenio General.

En la Coordinadora Estatal celebrada en Madrid los días 4 y 5 de noviembre de 1978 se acordó celebrar la II Asamblea General de Delegados de Buque los días 16 y 17 de diciembre. Convocatoria amplia, unitaria, abierta a todos los delegados que fueran elegidos en asamblea por sus compañeros del buque y cualquiera fuera su adscripción sindical. Tras algunas conversaciones exploratorias con la patronal, el SLMM remitió al

Presidente de ANAVE una carta acompañada de un anexo con las normas de elección de los delegados⁵²:

Para garantizar la representación suficiente de todos los sectores de la flota con delegados que hayan tenido experiencia en la negociación de Convenios o Acuerdos con sus Empresas, el SLMM ha juzgado conveniente que esta convocatoria se haga entre los miembros del Comité de Empresa o Comisión Negociadora de cada Empresa en la proporción, y según sistema de votación, que se establecen en las normas que adjuntamos.

Entendemos que estos delegados tendrán que venir en Comisión de Servicio ya que esta Asamblea forma parte de la negociación del Convenio General que afectará a toda la Marina Mercante.

Es interés del SLMM que el desembarco de delegados cause a la Empresa el mínimo de problemas.

Las normas para la elección de delegados, pactadas con ANAVE, establecían con detalle el número y forma de celebrar el escrutinio. Los delegados serían únicos y elegidos por toda la tripulación. En una segunda fase, a nivel de empresa, se elegirían de esos delegados, a los representantes que habrían de acudir a la Asamblea de Madrid de acuerdo con el siguiente baremo:

▸ Empresas de menos de 51 tripulantes	1 delegado
▸ De entre 51 y 100 tripulantes	2 delegados
▸ De entre 101 y 250 tripulantes	3 delegados
▸ De entre 250 y 500 tripulantes	4 delegados
▸ De entre 501 y 750 tripulantes	5 delegados
▸ De entre 751 y 1000 tripulantes	6 delegados
▸ Por cada mil tripulantes más o fracción	1 delegado más

⁵² Secretaría General del SLMM, Departamento de Coordinación, "Desembarco de delegados de buque", carta fechada en Madrid a 20 de noviembre de 1978 y firmada por Javier Lozano.

La convocatoria y las normas de elección fueron cursadas por "CQ" autorizado por el Director General de Transportes Marítimos y radiograma a todos los buques. Las elecciones se celebraron escrupulosamente y los resultados eran remitidos por el Capitán del buque a la naviera y a la sede del SLMM en Madrid.

Asistieron a la II Asamblea de Delegados de Buque 131 delegados pertenecientes a 63 navieras, representando directamente a 14.200 trabajadores y, dado el carácter general y amplio de la convocatoria, a todos los trabajadores. Participaron también 25 miembros de la estructura de tierra del SLMM y 8 marinos a título individual (lista de asistentes en Anexo 17). Fue la asamblea más representativa de cuantas se han realizado en la marina mercante española en toda su historia. Si bien el número de delegados fue inferior en relación a la I Asamblea General de Delegados de Buque, su nivel de representatividad era muy superior.

Las dos jornadas de la Asamblea se utilizaron en discutir los criterios generales de la negociación del II Convenio General y en la elección de la Comisión Negociadora. Sobre el primer punto, el Acta de la reunión recoge:

Se inicia la Asamblea a las 10,30 de la mañana, presidida por los cinco miembros de la Secretaría General del SLMM, con el saludo de bienvenida de Juan Zamora Terrés, quien hace una exposición de los motivos de la convocatoria de la Asamblea, insistiendo en su carácter unitario y en la amplia representatividad de la misma.

SISTEMA DE VOTACIONES

Se acepta el sistema de votación presentado en el Orden del día : 2 votos cada delegado elegido por la Asamblea, 1 voto cada miembro de la estructura de tierra del SLMM, y 1 voto cada delegado asistente a título individual, aunque las votaciones no fundamentales se podrán realizar a mano alzada a fin de agilizar al máximo el debate.

HISTORIA DE NUESTRA LUCHA REIVINDICATIVA

Después de estos prolegómenos, interviene Javier Lozano exponiendo la historia y avatares de la lucha reivindicativa de los marinos mercantes hasta desembocar en el Primer Convenio General que ha facilitado un sinnúmero de Convenios Particulares de Empresa, con carácter de aplicación del

Convenio General. Así mismo, expone el sentido y orientación que, cree, se debe dar al Convenio General.

IMPORTANCIA DEL CONVENIO GENERAL

Se inicia un debate sobre el tema valorando la importancia del Convenio General especialmente para las empresas pequeñas, con escasa capacidad de lucha y también para ir alcanzando objetivos que únicamente con la lucha unida de todos los trabajadores de la Marina Mercante se pueden alcanzar (bolsa de embarque, jubilación, derechos sindicales...). Así mismo se valora como positivo el que exista una regulación común del trabajo de la mar.

PROPUESTAS CONCRETAS

Se llega a las siguientes propuestas:

- 1.- Negociar con ANAVE un Convenio General lo más amplio y completo posible que suponga un paso importante para sustituir la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante.
- 2.- Aplicar este Convenio General a todas las Empresas (mediante Actas de aplicación), dejando abierta la posibilidad para que, a este nivel, los trabajadores de cada Empresa negocien los temas salariales y mejoren, en la medida de lo posible, el resto del articulado.

Se acepta esta propuesta por:

290 votos a favor
1 voto en contra
4 abstenciones.

Acerca del segundo punto, la Asamblea aprovechó para debatir otras cuestiones sindicales, entre ellas, la solidaridad con el conflicto que mantenían los trabajadores de Trasmediterránea⁵³. También en este punto,

⁵³ Francisco Javier Sáinz de los Terreros, coordinador del Comité de Empresa de de la flota de Trasmediterránea, y Jesús Fernández Lera, Secretario General de Acción Sindical del SLMM habían presentado el 7 de diciembre de 1978 un preaviso de Huelga, al amparo del R.D. Ley de 4 de marzo de 1977. La huelga afectaba a todos los buques de la Compañía y debía empezar el día 20 de diciembre, con carácter indefinido. Dos eran los puntos fundamentales en conflicto: 40.000 pesetas para la última

la II Asamblea mejoraba sensiblemente el tono sindical de la primera:

COMISIÓN NEGOCIADORA: NÚMERO Y COMPOSICIÓN

Respecto a los miembros de la Comisión Negociadora se debate extensamente tanto el número como la composición de la misma:

1.- En cuanto al número se plantean tres alternativas: 8 miembros; 20 miembros; 30 miembros.

Los partidarios del número reducido (8 miembros) aducen como razón la dificultad de poder desembarcar a un número elevado de delegados en comisión de servicio y consideran suficiente para la negociación 8 miembros que, junto con los miembros de la estructura de tierra del SLMM y los asesores jurídico y económico sería aproximadamente de 12.

Los partidarios de un número más alto (20 ó 30) exponen que la negociación de un buen convenio general exige la participación de la flota y, para ello, parte de los miembros de la Comisión Negociadora tendrán que estar en los puertos haciendo esta labor, como vienen haciéndolo los compañeros de Transmediterránea.

Es asumida esta segunda alternativa y se debate sobre la conveniencia entre el número de 20 ó 30.

Se pasa a la votación, dándose los siguientes resultados:

8 miembros	-----	4 votos
20 miembros	-----	41 votos
30 miembros	-----	124 votos

2.- Respecto a la composición de la Comisión Negociadora, se valora la importancia de que los miembros elegidos pertenezcan a los diversos sectores. Se considera que la propia elección de los 30 miembros hará que se dé esta representatividad.

categoría a bordo y 2 meses de vacaciones por cada cinco de embarque. El Comité de Huelga previsto, domiciliado en la sede del SLMM, estaba formado por Sáinz de los Terreros, Carlos Pascual, Hugo Gegúndez, Jesús Álvarez y Joaquín Santos. La huelga no llegó a realizarse ante la aceptación de la naviera de un Convenio Colectivo que daba satisfacción a los trabajadores.

ELECCIÓN DE LA COMISIÓN NEGOCIADORA.

Para la elección de los miembros de la Comisión Negociadora, se establece el sistema de listas abiertas, presentándose a la elección todo el que quiera ser elegido. Una vez confeccionada la lista se acuerda que todos voten a los 30 candidatos que crean más idóneos, saliendo elegidos aquellos que más votos hayan obtenido. Salen elegidos los 30 que se indican en el anexo con el número de votos que se indican. Todos ellos son afiliados al SLMM.

SOLIDARIDAD Y APOYO A LA LUCHA DE TRANSMEDITERRÁNEA

Se analiza la lucha que están llevando los compañeros de Transmediterránea en la negociación de su convenio colectivo, la huelga anunciada para el próximo día 20 y el peligro de militarización de la flota, caso de llevarse a cabo la huelga.

La Asamblea General muestra su solidaridad y apoyo a los compañeros de Transmediterránea. Así mismo se valora su lucha y las conquistas de estos compañeros como un paso adelante en las conquistas generales de toda la Marina Mercante.

Caso de que la Transmediterránea sea militarizada, la Asamblea General decide adelantar la huelga prevista en contra de la Ley Penal y Disciplinaria a la que se dará también un sentido claro de apoyo a la Transmediterránea. Se acepta esta huelga general por mayoría absoluta contabilizándose únicamente 8 NO y 9 abstenciones.

Así mismo se acuerda que en los buques se lleven a cabo Asambleas explicando la lucha de Transmediterránea, su ejemplaridad y el interés que tienen sus conquistas para todos los trabajadores de la mar.

Y caso de que se lleve adelante la huelga, se enviarán telegramas de solidaridad a Transmediterránea por parte de los trabajadores de toda la flota mercante.

APORTACIÓN DEL 20% DE LOS CONVENIOS

Se valoran los resultados de la aportación del 20% de aumento del primer mes en la negociación de los Convenios, decidido en la Asamblea General de Delegados de buque del año pasado, como aportación sindical y colaboración en los gastos de asesoramiento..., viendo que, aunque no en todas las

Empresas se ha llevada a efecto, sin embargo esta aportación adicional ha sido de vital importancia para el mantenimiento de nuestro sindicato unitario.

Un sindicato unitario como el nuestro, independiente que busca la máxima participación de los trabajadores y con una fuerte estructura en todos los puertos, en un sector con un número relativamente pequeño de trabajadores, requiere aportaciones superiores a los demás sindicatos. Y esta aportación por convenio (que no grava excesivamente a los trabajadores ya que supone a cada uno entre 1.500 y 2.000 pts), sin embargo, para el SLMM es una inyección importante.

Por ello, la Asamblea General de Delegados aprueba por mayoría absoluta (contabilizándose únicamente 4 abstenciones) la siguiente resolución: "que todos los trabajadores aporten el 20% del aumento salarial del primer mes conseguido en el Convenio Colectivo de 1.979 como aportación sindical así como para hacer frente a los gastos de asesoría del Convenio. Esta aportación se realizará a través de la Empresa y recogida en un artículo del Convenio".

Caso de que otro sindicato distinto al SLMM participe también en la negociación o asesoramiento del Convenio, se repartirá dicha aportación en la proporción que decidan los propios miembros de la Comisión Negociadora de la Empresa que, en principio, podría establecerse de acuerdo con el número de delegados de cada central sindical participantes en la negociación.

La Comisión Negociadora elegida, todos ellos miembros del SLMM, estaba formada por (en paréntesis el número de votos obtenidos):

AGRIPINO RODRÍGUEZ (123)	NAVICASA	PILOTO
JOSE M ^a ODRIOZOLA (117)	QUÍMICA	1º OFICIAL
CLAUDIO SEOANE (114)	VIZCAINA	RADIO
ALEJANDRO RAMÍREZ (112)	VASCO MADRILEÑA	RADIO
SANTIAGO MARTÍNEZ (112)	VAPORES CARMEN	CAPITÁN
ANDONI LECERTUA (110)	G ^a MIÑAUR	1ER O. CUBIERTA
AGUSTÍN PRIETO (110)	AUXINAVE	1ER O. MAQUINAS
JESÚS ZARANDONA (110)	VASCO MADRILEÑA	PILOTO
CARLOS SANTAMARÍA (108)	O. ESPAÑA	J. DE MÁQUINAS
CECILIO PINEDA (106)	A/MENCHACA	1º OFICIAL
IGNACIO LÓPEZ (104)	AUXTRAMARSA	MARINERO
IGNACIO IBISATE (104)	AUXTRAMARSA	1º OFICIAL
MIGUEL CEBAYOS (104)	AZNAR (GARNATA)	2º OFICIAL
ANTONIO RODRÍGUEZ (103)	NAVICASA	2º OFICIAL
CARLOS ARTEACH (103)	AZNAR	RADIO

CLAUDIO DEL PINO (101)	V. BILBAINA	RADIO
LUIS M. DÍAZ GREGOIRE (95)	EUROMAR	1° OFICIAL
VICTOR SONORA (95)	CONTENEMAR	CAMARERO
CELSE CASQUEIRO (92)	TAC	ENGRASADOR
ANTONIO IGLESIAS (91)	FERMARES	CALDERETERO
FERNANDO CAYUELA (91)	V. BILBAINA	PILOTO
LORENZO PÉREZ BAELO (88)	GULF	MARMITÓN
CHURRUCO (88)	PONTENAYA	LIMPIADOR
MANUEL MOLEDO (88)	CONTENEMAR	RADIO
ANTONIO AROCHA (87)	ANTONIO ARMAS	PILOTO
VALENTIN FERNÁNDEZ (84)	MURUETA	MECANICO
JOSE SAAVEDRA (83)	N. VIZCAINA	O. MÁQUINAS
RAFAEL SANCHO (83)	BUTRON	PILOTO
JAVIER BRUGAROLAS (83)	MARASIA	PILOTO

La composición titulados-especialistas, de esa Comisión Negociadora, era de 23 a 6, de los cuales sólo uno pertenecía a la categoría laboral de Maestranza.

A su vez, ANAVE eligió también su Comisión Negociadora que, de acuerdo con su organización, estaba formada por 10 armadores escogidos en función del tráfico que representaban: Manuel Álvarez de Linera, Aquilino Cabezón, Jorge Huete, Gonzalo Pérez Puga, Adolfo Audicana, César Morales, Miguel González, Juan Martín Mugarza, Angel González Barrera, Fernando Rodríguez de Rivera y Joaquín Hevia (asesor jurídico de ANAVE).

Las negociaciones fueron esta vez más difíciles que en 1977. También la patronal había aprendido. Plantearon de entrada la presencia de UGT y ELA/STV en la negociación del Convenio, a sabiendas de su nula representatividad, para introducir un elemento de división en la otra parte. No lo consiguieron esta vez porque el SLMM mantuvo que la negociación la llevaban los delegados elegidos en un proceso de extremada pulcritud democrática. Si todos eran del SLMM, ello se debía a su implantación en el sector. Como segunda premisa, plantearon que la Comisión Negociadora no debía tener más de 12 miembros. Por parte del SLMM se les planteó que era condición imprescindible para empezar las negociaciones el desembarco de los 30 delegados elegidos. Propuso también ANAVE que el Convenio General tuviera una aplicación automática en las empresas, sin la "negociación en cascada" que se había producido el año anterior. El SLMM les planteó que eso era posible para determinados puntos generales, pero era imposible que un Convenio General recogiera las especificidades de cada empresa. Cuanto más amplio y profundo fuera el Convenio General, menos margen quedaría a la aplicación empresa por empresa.

Por fin, a finales de enero, empezaron las negociaciones concretas del II Convenio. El contexto político y social en que ésta se desarrolló no era el más favorable a los trabajadores. El Gobierno había decretado la congelación salarial, limitando los aumentos para este año a unos topes máximos entre el 11 y el 14 por ciento. La CEOE, a la que ANAVE estaba afiliada, había recomendado a todos sus socios la mayor firmeza para no aceptar reivindicaciones por encima de esos topes.

A su vez, el Gobierno de UCD, que había ganado las elecciones legislativas de marzo de 1979, intervenía descaradamente con medidas coercitivas (laudos en Banca, Textil y Michelín; detenciones de sindicalistas y represión general en la huelga del Metal; militarización de huelguistas en el Metro de Barcelona y empresas eléctricas de Canarias; etc.), en apoyo de la patronal. En ese marco se negoció el II Convenio General. Javier Lozano, que siguió día a día ese proceso, lo cuenta en el número 15 de "Avante", abril-mayo de 1979:

La Comisión negociadora, desde un principio, organizó su trabajo de tal modo que se lograra el objetivo perseguido: conseguir la máxima participación y compromiso de la flota en el Convenio General y preparar en su momento, la movilización de la misma. Y así, mientras el grupo, junto con los miembros de la Secretaría General y los asesores jurídicos y económico del SLMM estuvieron en la mesa de negociaciones o coordinando, desde Madrid, todos los trabajos, el resto de los miembros, la mayoría se extendió por todos los puertos para, junto con los miembros de la estructura de tierra del SLMM, ir informando de las incidencias y logros que se iban consiguiendo en la mesa de negociaciones al mismo tiempo que recabando la opinión de las Asambleas de Buque.

Para facilitar esta labor se fueron editando diariamente unas hojas informativas cuyo contenido se hacían llegar (por teléfono, telex o carta urgente) a los puertos para su distribución a las Asambleas de buque. Periódicamente -y sobre todo en los momentos decisivos- toda la Comisión negociadora, junto con la estructura de tierra del SLMM, se reunían en Madrid para analizar la marcha de la negociación y el rumbo a seguir.

Todas estas iniciativas -reflejo de una auténtica movilización sindical y del carácter asambleario del SLMM- fueron acompañadas de otras más sencillas pero no menos importantes: la creación de un fondo común para gastos de viajes informativos de los miembros de la Comisión negociadora con aportaciones de los propios miembros; la creación de una Caja de Resistencia mediante bonos de ayoda de 100 pts., pegatinas...

Las reivindicaciones de la ruptura

Lentamente, tras fatigosas negociaciones, el Convenio iba tomando cuerpo: licencias, excedencias, comisión de servicio, derechos sindicales..., forzando a la patronal a ir más allá de lo que, en principio, y siguiendo las consignas de la CEOE, estaba dispuesta a conceder.

Llegamos, sin embargo, a las reivindicaciones conflictivas: porcentaje de aumento, no transitoriedad de la normativa sindical, y, sobre todo, pago de los trabajos efectivamente realizados los sábados tarde, domingos y festivos reivindicación muy sentida en la flota y que la patronal no estaba dispuesta a conceder.

Para su negativa, la patronal argumentaba que en el 1º Convenio General habían sido acumulados para el período de vacaciones los sábados tarde, domingos y festivos y que, por tanto, no podían ser abonados los trabajos efectuados en dichos días.

Nosotros veíamos que aceptar esta interpretación de la acumulación efectuada en el Convenio anterior, suponía consagrar la semana de 56 horas en el mar y no estábamos dispuestos a pasar por ello. Reivindicábamos la jornada de 44 horas, y por tanto, la voluntariedad -y el pago en su caso- de los trabajos realizados los sábados por la tarde, domingos y festivos.

La maniobra de la patronal: el laudo

Ante la firmeza de nuestra posición, y viendo que estábamos dispuestos a ir a la huelga por estas pocas pero fundamentales reivindicaciones, la patronal, el 22 de Marzo, solicitó la declaración de conflicto colectivo para el sector de la Marina Mercante a fin de conseguir del Ministerio de Trabajo un laudo que mantuviera la vigencia del convenio anterior, señalando únicamente, y dentro de los límites legales, el incremento de la masa salarial para el año 1979⁵⁴. Confiaba la patronal que un laudo les iba a resolver el problema y terminar la ya conflictiva negociación con sus trabajadores.

Nuestra respuesta: los preavisos de huelga

Nuestra respuesta a esta maniobra fue rápida y contundente. El día 23, la Comisión Negociadora y la Secretaría General del SLMM hizo entrega a la

⁵⁴ En el escrito del presidente de ANAVE al Director General de Trabajo, Fernando Fernández Tapia alude ya al esfuerzo de la patronal para desembarcar y pagar las dietas de los delegados de buque que formaron parte de la Comisión Negociadora.

Dirección General de Trabajo del preaviso de huelga para todos los buques de la Marina Mercante. Al mismo tiempo se movilizó a toda la flota -ya mentalizada para ello- haciendo que cada buque diera sus propios preavisos de huelga. Eramos conscientes de que únicamente con una respuesta masiva de la flota a la convocatoria de huelga podíamos parar la maniobra del laudo.

La respuesta de la flota fue extraordinaria. En menos de 10 días, casi 300 barcos mandaron sus preavisos de huelga a las respectivas delegaciones de Trabajo⁵⁵. Fue suficiente. Esta fuerte movilización y la amenaza, que hicimos saber al Ministerio de Trabajo, de que el posible laudo no iba a ser aceptado por la flota, impidió el mismo y aceleró el que pudiera llegarse, por fin, a un acuerdo que se firmó el día 4 de abril ante la Dirección General de Trabajo por el que la patronal se avenía a conceder nuestras reivindicaciones. La huelga la ganamos sin necesidad de hacerla.

Últimas dificultades y firma del Convenio

Hubo posteriormente unos últimos escauceos y maniobras de la patronal, tratando de limitar el alcance del acuerdo firmado ante la Dirección General de Trabajo sobre el pago de los trabajos efectuados en sábados tarde, domingos y festivos. Así mismo pretendían "renegociar" de nuevo los derechos sindicales, rebajando su contenido sobre todo en el punto de la utilización de las 40 horas sindicales y en la excedencia sindical. Todo esto retrasó la firma del Convenio.

Por fin, vencidas todas estas dificultades y después de una consulta a la flota, se firmó el 2º Convenio General, en la sede de ANAVE, a las 4 de la madrugada del día 25 de Abril de 1979.

Los trabajadores de la Marina Mercante habíamos dado otro paso importante hacia adelante.

⁵⁵ Según ese mismo número de "Avante", antes del día 5 de abril llegaron al SLMM en Madrid, donde estaba el Comité de Huelga General, 266 preavisos de otros tantos buques, lo que suponía el 80 por ciento del tonelaje total de la marina mercante. De esos 266, 217 eran buques de compañías ligadas directamente al Convenio General; y 49 buques pertenecían a empresas con convenio propio. Cien empresas de ANAVE, con más del 90 por ciento del tonelaje total de las compañías asociadas, tenían preaviso de huelga. Además, Manuel Bustabad envió sendos escritos a ITF y a la Unión Internacional de Sindicatos de Trabajadores de los Transportes (FSM), recabando su apoyo en caso de producirse la huelga. Ambas internacionales del transporte contestaron ofreciendo esa ayuda (carta del Secretario General de UISTT, fechada en Budapest el 28 de marzo de 1979; carta del Secretario General de ITF, fechada en Londres el 5 de febrero).

Sería el último paso adelante en las condiciones de trabajo en la marina mercante. Para el siguiente año, la patronal ya no iba a permitir ni la Asamblea de Delegados, ni iba a aceptar una Comisión Negociadora capaz de movilizar la flota de forma tan contundente.

El II Convenio General⁵⁶ vino a completar y mejorar lo pactado en el primero, constituyendo su articulado la cima en cuanto a derechos y condiciones de trabajo logradas en la marina mercante española. Los convenios generales que le siguieron, firmados en una situación de enorme debilidad sindical, estuvieron siempre basados en él, rebajando en algunos casos las conquistas de abril de 1979.

Para acabar este apartado, digamos que los días 18 y 19 de diciembre, es decir los días inmediatamente posteriores a la II Asamblea General de Delegados de Buque, el SLMM convocó una Asamblea General de Delegados de Tráfico Interior, a la que acudieron 22 representantes de 12 puertos. El propósito era plantear en este sector la misma estrategia desarrollada en la marina mercante. Al efecto, Floreal Ramos, de Barcelona, había preparado un borrador de Convenio General para Remolcadores de Puerto, cuyos puntos más importantes eran ("Avante", número 13, enero de 1979):

- * Fijar con carácter general una plantilla mínima de 5 tripulantes por turno o guardia, excepto en los remolcadores de menos de 600 cv.
- * Eliminar la posibilidad de los mecamares de hacer simultáneamente tareas de cubierta y máquinas.
- * Jornada laboral de 40 horas y salario mínimo profesional de 25.000 pesetas.
- * Aplicación de un coeficiente reductor de la edad de jubilación de 0,3 (3 años de reducción por cada diez de embarque).

⁵⁶ Sindicato Libre de la Marina Mercante, "II Convenio General de la Marina Mercante". Contiene una introducción explicativa de las vicisitudes de la negociación y de los grandes apartados del Convenio: periodo de prueba; comisión de servicio; transbordo, expectativa de embarque; licencias; excedencias; dietas y viajes; manutención; trabajos sucios, penosos y peligrosos; trabajos especiales; horas extraordinarias; mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas; zonas de guerra; permanencia de familiares a bordo; actividad y derechos sindicales a bordo; conceptos salariales y "masa salarial"; antigüedad; tratamiento salarial de capitanes y jefes de máquinas; ascensos; comisión paritaria; y cumplimiento del Convenio.

- * Utilización de la Bolsa de Embarque del ISM para cubrir las vacantes.
- * Derechos y garantías sindicales en el sector.

Pero no hubo negociación. A la oposición de ANARE, la patronal de remolcadores, se unió la falta de interés de los trabajadores del sector, que veían más claras las negociaciones por puerto, que con carácter general.

11.7 La Jornada de Lucha contra la Ley Penal y Disciplinaria de la marina mercante.

El eterno problema de los marinos mercantes, arrastrado durante la casi totalidad del siglo XX. Figuró en los primeros documentos del SLMM -y antes del MOM-, como uno de los problemas más graves de la marina mercante. A pesar de las razones irrefutables en su contra, a principios de 1979, ya con la Constitución Española de 1978 en vigor, la marina de guerra seguía juzgando supuestos delitos de los trabajadores del mar, la administración marítima seguía en manos de la Armada y continuaba en vigor la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, ley de corte fascista incompatible con un Estado de Derecho.

En octubre de 1978, el SLMM había sacado un "Cuaderno Sindical", el número 6, dedicado a este tema. En él se recogían básicamente los análisis y propuestas de José María Ruiz Soroa para acabar con el problema. Tal vez ningún otro problema que afectara al sector reunía tanta unanimidad como el rechazo a la militarización del trabajo en la mar.

En la Coordinadora Estatal de noviembre de 1978, el SLMM decidió convocar una huelga general antes del 31 de enero de 1979 para sensibilizar a la opinión pública y a los partidos políticos democráticos de que este era un problema urgente que no admitía más demora. Finalmente, la Secretaría General del SLMM decidió convocar una "Jornada de Lucha", con paro general de 4 horas en los buques, el día 31 de enero de 1979. La Asamblea de Bilbao mantuvo un paro de 24 horas, lo que causó un problema interno en el Sindicato, debatido en la Coordinadora Estatal de febrero, y un grave

contratiempo en las negociaciones con ANAVE⁵⁷.

El llamamiento de la Secretaría General del SLMM, fechado el 10 de enero de 1979, hace un repaso de todos los esfuerzos por terminar con esa situación:

JORNADA DE LUCHA por la desmilitarización de los trabajadores de la mar

COMPAÑEROS:

Una aspiración constante y permanente de todos los trabajadores de la mar ha sido la de acabar con la militarización permanente a que estamos sometidos:

★ ABOLIR LA LEY PENAL Y DISCIPLINARIA DE LA MARINA MERCANTE Y SUSTITUIRLA POR UNA NUEVA LEY PENAL DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y UN CÓDIGO DE CONDUCTA A BORDO QUE DEMOCRATICE Y NORMALICE LAS RELACIONES LABORALES A BORDO.

★ SUPRIMIR LA JURISDICCION MILITAR PARA LOS TRABAJADORES DE LA MAR.

★ SUSTITUIR LAS ACTUALES COMANDANCIAS MILITARES DE MARINA POR CAPITANIAS CIVILES DE PUERTO QUE ATIENDAN TODO LO REFERENTE AL TRÁFICO Y AL COMERCIO MARÍTIMO.

Desde su nacimiento en abril de 1975, el SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE, Sindicato unitario y representativo de todo el sector, ha asumido esta reivindicación, habiéndose realizado desde entonces numerosas campañas de prensa y multitud de gestiones ante el Gobierno para resolver este grave problema. Dos Congresos del SLMM, dos Asambleas Generales de Delegados de Buque y todas las Coordinadoras del Sindicato se han pronunciado firmemente sobre este tema, proponiéndose en muchas ocasiones la Huelga General como instrumento de fuerza para obligar a la

⁵⁷ Una carta del director general de ANAVE, 18 de enero de 1979, dirigida al SLMM, manifestaba la confusión y el desasosiego causado por esa contradicción del Sindicato ante una huelga por motivos extralaborales y ajenos completamente a las empresas. La respuesta de Javier Lozano, de 24 de enero, reconocía el conflicto interno y pedía a ANAVE la no intromisión en los asuntos internos de nuestro sindicato.

Administración a resolver el problema.

EL GOBIERNO PROMETE... PERO NO CUMPLE...

En julio de 1978, a propuesta del SLMM, el grupo socialista del Congreso presentó un proyecto no de ley para terminar con la militarización de los trabajadores de la mar que fue aprobado por todos los grupos parlamentarios. El Gobierno se comprometió, en breve plazo, a remitir a las Cortes los proyectos de ley para abolir la Ley Penal. Hasta ahora, nada ha hecho el Gobierno. Cuatro meses más tarde, en noviembre de 1978, el Gobierno y la UCD remiten al parlamento un proyecto de ley de reforma del Código de Justicia Militar que, contra lo que se dice en el preámbulo, sigue considerando a los trabajadores de la mar como sujetos a la Jurisdicción Militar.

Una Coordinadora del SLMM, en los primeros días de noviembre, decidió convocar una Huelga General antes del 31 de Enero de 1979 en toda la Marina Mercante si el Gobierno no se comprometía a elaborar con la participación de los trabajadores, las nuevas leyes y códigos para la Marina Mercante y a hacerlo de inmediato. De las múltiples gestiones realizadas en noviembre y diciembre ante distintos ministerios deducimos que el Gobierno tenía archivado el tema y que, en consecuencia, una vez más se nos marginaba y olvidaba. Además, el Ministerio de Transportes, en un acto caciquil propio de la dictadura, sacaba una orden ministerial sobre la homologación de la escuela reconocida de Gijón, dependiente del Instituto Social de la Marina, que supone en la práctica, la creación de enseñanzas paralelas y un deterioro de la enseñanza náutica.

NUESTRA RESPUESTA: LA HUELGA GENERAL

En estos momentos, tras en decreto de disolución de las Cortes y la convocatoria de elecciones generales y municipales para los próximos meses, nos encontramos ante una nueva situación en la que no existe poder legislativo y en la que el Gobierno sólo atiende a las cuestiones de trámite. Es imposible negociar nada con él. Por ello, el SLMM ha decidido convocar la Huelga General de la Marina Mercante para un momento más adecuado, después de las elecciones, cuando haya posibilidades reales de discutir el tema con un interlocutor válido. La fecha la decidirá la próxima Coordinadora Estatal a celebrar los días 3 y 4 de Febrero.

PRIMERO.: JORNADA DE LUCHA

Consciente de la actual situación política y de la necesidad de iniciar un

proceso de movilización y lucha por estos objetivos, el SLMM convoca para el día 31 de Enero a toda la marina mercante y tráfico de interior de los puertos e invita a todos los pescadores a una JORNADA DE LUCHA por la DESMILITARIZACIÓN DE LOS TRABAJADORES DE LA MAR, con cuatro horas de paro, entre las 13 y las 17 horas, que sea una demostración unánime de nuestra decidida voluntad de equipararnos al resto de los trabajadores del país.

Proponemos la realización de asambleas en los barcos y en los puertos, concentraciones y manifestaciones, pancartas y todos los medios de acción que sean posibles para discutir el problema y manifestar ante la Administración y la sociedad nuestra repulsa por la marginación a la que nos vemos sometidos.

Hacemos un llamamiento a todas las fuerzas sociales y políticas y, en especial, a todos los trabajadores, a solidarizarse con nosotros en los objetivos expuestos. Pedimos a todos los partidos políticos que incluyan en sus programas y se comprometan a llevar adelante en el Parlamento estas reivindicaciones.

COMPAÑEROS: PARTICIPEMOS TODOS EN LA JORNADA DE LUCHA DEL DÍA 31

* POR LA ABOLICIÓN DE LA LEY PENAL Y DISCIPLINARIA DE LA M.M.

* POR LA SUPRESIÓN DE LA JURISDICCIÓN MILITAR PARA TODOS LOS TRABAJADORES DE LA MAR

* POR LA SUSTITUCIÓN DE LAS COMANDANCIAS MILITARES DE MARINA POR CAPITANÍAS CIVILES DE PUERTO

El sindicato editó carteles y octavillas, se prepararon pancartas y manifestaciones en la calle. La movilización era calificada por "Avante", número 14, febrero de 1979, de *éxito rotundo*:

La Jornada de Lucha con cuatro horas de paro que realizamos los marinos mercantes convocados por el SLMM fue un éxito rotundo. Ni las amenazas empresariales (cuyo ejemplo más notable fue el de CAMPSA), ni el temor a las Comandancias de Marinas, ni siquiera la actitud de algunos oficiales y capitanes (muy pocos) que siguen hablando de "su" barco como si fueran

armadores, pudieron impedir la movilización de los trabajadores de la mar en contra de las leyes militaristas aún vigentes. El paro de cuatro horas (veinticuatro en el puerto de Bilbao) fue secundado por la inmensa mayoría de los buques en puerto. Además, se dieron variadas formas de lucha (pitadas, manifestaciones, mítines, pancartas...) que han supuesto para todos los marinos un caudal de experiencias importante de cara a las próximas movilizaciones por el Convenio General y si fuera preciso contra la Ley Penal y Disciplinaria. Ha sido la primera vez en nuestra historia que hemos salido de los buques para llevar a la calle nuestras reivindicaciones: carteles, pancartas, manifestaciones. Con ello hemos roto el fatalismo de nuestra dispersión y nuestra marginación. Con coraje, con imaginación y bien organizados, los marinos también podemos hacer oír nuestra voz, unirnos tripulaciones diversas y conquistar así nuestros objetivos.

La opinión pública ha visto con simpatía nuestra lucha. Han aplaudido nuestras manifestaciones, leído nuestros llamamientos y extendido el motivo de la huelga. La solidaridad que hemos recibido de los sindicatos de tierra, de la mayor parte de los partidos políticos de la izquierda y de otros colectivos de trabajadores y ciudadanos ha sido impresionante. También es la primera vez que esto ocurre. Hasta ahora los marinos eramos unos perfectos desconocidos; ahora, merced a nuestro sindicato, los problemas de los marinos empiezan a ser problemas colectivos de todo el pueblo, de todos los trabajadores.(...)

La Jornada de Lucha del 31 de enero contra la militarización de los trabajadores de la mar (una lucha por nuestra dignidad) ha demostrado algunas cosas significativas. En primer lugar, que los marinos sabemos movilizarnos por algo más que una subida salarial o dos días más de vacaciones al año. En segundo lugar, que el SLMM es hoy la única organización representativa de los trabajadores del sector y que ha demostrado poseer, aún contando con sus limitaciones, una estructura capaz de hacer frente a cualquier acción o empresa que nos propongamos. Por último, esta Jornada de Lucha ha puesto en evidencia las grandes posibilidades que tenemos los marinos, contando con el SLMM y nuestra unidad, de marcarnos los objetivos más ambiciosos en el terreno laboral y social.

Como anécdota de la Jornada cabe consignar la extraña actitud de UGT ante la misma. Así la recoge una nota publicada en "Avante" número 14:

VERGÜENZA AJENA

Primero convocaron una huelga general de 48 horas a partir de 31 de enero. Después, rebajaron a 24 horas de huelga general. Y finalmente, todo quedó en una jornada de lucha sin ningún paro. A todo ello, el mismo día 31, cuando ya se conocía el éxito rotundo de la convocatoria del SLMM secundada con paros en todos los puertos, dieron comunicados a la prensa, diciendo, sin vergüenza y con pocos escrúpulos, que "ellos también habían sido...". Nos referimos a la UGT. Se puede tener desfachatez y ser todo lo irresponsable que uno quiera, porque, en definitiva, nadie les hace caso y su representatividad es nula. Pero la UGT, o al menos algunos de sus dirigentes, está llegando a extremos ridículos. Las actitudes de UGT en la marina mercante no son ya un problema de acción sindical. Son pura y simplemente un problema de vergüenza ajena. Lástima.

La prensa, la práctica totalidad de los periódicos de España, recogió con gran amplitud esta movilización. Así por ejemplo, "Tele/Expres", de Barcelona, en su edición del 1 de febrero, publicaba a toda página esta información:

Volverá a parar la Marina Mercante

La Marina Mercante volverá a la huelga -por 24, 48 o 72 horas- si su exigencia de desmilitarización no recibe respuesta positiva de inmediato, según dijo ayer a medianoche en un acto celebrado en la AISS Juan Zamora, miembro de la secretaría del Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM).

El acto formaba parte de la jornada de lucha convocada ayer por el Sindicato a nivel estatal, en la que los marinos mercantes pararon su trabajo durante cuatro horas en defensa de su desmilitarización. En el puerto de Barcelona la huelga fue seguida por las tripulaciones de los buques "Noreña", "Sonia Masiques", "Cala Llonga", "Pachina", "Delfín del Atlántico", "Jalón", "Cabo San Sebastián", "Cabo San Jorge", "Maestrín" y "Zim Iberia".

Todos estos buques estaban en el puerto en el momento de la huelga -de una a cinco de la tarde, excepto en el caso de los canguros (Cabo San Sebastián y Cabo San Jorge) donde la huelga se llevó a cabo de 11 a 3 de mediodía. También siguieron el llamamiento a la huelga varios remolcadores. En cuanto a los buques que estaban navegando en el momento de la huelga,

sus tripulaciones se unieron a la jornada mediante el envío de telegramas al ministerio de Justicia, asambleas y boicot a horas extras.

Problemas con CAMPSA y Transmediterránea

En el puerto barcelonés los principales problemas los tuvieron los sindicalistas del SLMM con buques de la Transmediterránea y CAMPSA. En el caso de la Transmediterránea, la empresa prohibió a las tripulaciones de los buques "Villa de Madrid" y "Ciudad de Toledo" que colgaran pancartas en los barcos y efectuaran la pitada de sirena con la que comenzó y concluyó la huelga. En el "Ciudad de Toledo" la situación fue incluso más tensa, al haberse advertido a los marinos que la huelga sería considerada ilegal.

Sin embargo, parte de estas tripulaciones se unieron a la huelga después de que las de los dos canguros -de la compañía Ybarra- recorrieron el puerto en manifestación llamando a la solidaridad.

Huelga por dignidad

"Esta es una lucha por nuestra dignidad", dijo Juan Zamora en la intervención que abrió el acto en la AISS en el que participaron unos 250 marinos. "Esta es una huelga para decirle el Gobierno, a la sociedad que nosotros somos trabajadores civiles".

Quien recibió los mayores aplausos fue un cocinero -"perdonad compañeros, pero es la primera vez que hablo en público"- quien hizo un alegato anticapitalista dentro de la más pura tradición. "La mar es nuestra, compañeros, -concluyó- porque nuestra es la lluvia que soportamos, nuestros son los peligros y las tormentas, nuestros los muertos de la mar". El silencio podía cortarse mientras recitaba esta trágica salmodia marinera.

En Tarragona, según informa nuestro corresponsal Israel Sandoval paró la totalidad de los marinos mercantes y el sindicato de CC.OO. de pesca de Tarragona, L'Ametlla de Mar y Sant Carles de la Ràpita secundaron el paro.

Paro masivo en otros puertos

La totalidad de los puertos españoles registra un paro masivo de todos los buques nacionales y de casi todo el tráfico interior. Destacó también la solidaridad mostrada en muchos puertos por los barcos extranjeros (noruegos, rumanos y de otras nacionalidades).

Asimismo, se registraron paros en los sectores de pesca y trabajos portarios.

las cuatro horas de paro en Gijón, Barcelona, Las Palmas, Cartagena, Valencia, Palma de Mallorca y otros puertos se iniciaron y finalizaron con pitadas de todos los barcos amarrados. En Barcelona y Bilbao, los marinos mercantes hicieron manifestaciones y mítines.

El mismo diario publicaba un artículo de J. Zamora, miembro de la Secretaría General del SLMM, explicando las causas de la movilización:

UNA DESMILITARIZACIÓN URGENTE

Los trabajadores de la mar hemos protagonizado una Jornada de Lucha con una huelga general de cuatro horas (que ha constituido, dicho sea de paso, un completo éxito) para hacer patente ante la Administración, ante todos los partidos políticos y ante la opinión pública, la necesaria y urgente desmilitarización de los trabajadores de la mar.

En mayo del pasado año, **Tele/eXpres** se hacía eco de este sangrante problema aludiendo a un caso trágico y actual: la permanencia en prisión durante nueve meses de un marinero acusado de no se sabe qué delitos tipificados en la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante y que fue puesto finalmente en libertad sin proceso alguno; hoy podríamos añadir a aquel caso las conclusiones a que llegó el Capitán de Navío encargado de instruir el expediente del accidente del Urquiola, que pretende descargar toda la responsabilidad de la catástrofe en el capitán y la tripulación del buque, exonerando a otras autoridades que, en opinión del SLMM, basada en una documentación técnica irrefutable, son las únicas culpables de aquella tragedia. No se puede ser juez y parte.

Pero el problema no necesita de ejemplos demostrativos: su gravedad es evidente. Toda la gente del mar, más de 180.000 trabajadores en España, estamos sometidos en nuestras relaciones laborales a bordo a la llamada Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, ley represiva, basada en el Código italiano de navegación de la época fascista de Mussolini; la aplicación de esa Ley, todas las faltas y supuestos delitos cometidos en la mar son juzgados por la Jurisdicción Militar de Marina; además, las Comandancias Militares de Marina són todavía hoy los órganos administrativos que tienen todas las competencias en el terreno del tráfico y el comercio marítimo, encargándose también de todos los trámites laborales relacionados con las tripulaciones.

Los marinos, cualquiera sea su sector laboral y el cargo que desempeñen a bordo, exigimos con absoluta unanimidad el cambio radical de esta situación, hoy anticonstitucional.

1. Abolición de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante. En su lugar elaborar un Código de Conducta a bordo y una nueva Ley Penal de la Navegación Marítima, separando, pues, lo penal de lo disciplinario. En el primer campo, entendemos que el único bien jurídicamente protegible, y penalmente sancionable, debe ser la seguridad. Quien ponga en peligro la seguridad del buque y/o la navegación, sea armador, funcionario de la Administración o tripulante, debe ser castigado mediante esa Ley Penal. En el terreno de lo disciplinario, nuestra pretensión es modesta y clara: construir un nuevo orden a bordo, democratizando las relaciones laborales.

2. Suprimir la Jurisdicción Militar para los trabajadores de la mar y pase inmediato a la Jurisdicción ordinaria. Para ello es imprescindible enmendar el proyecto de Ley de Reforma del Código de Justicia Militar, en las Cortes desde el pasado 15 de noviembre, y que, contra lo que expresamente se dice en el preámbulo, sigue considerando reos del Fuero castrense a un numeroso grupo de españoles que ni somos militares ni ejercemos nuestra actividad en instalaciones militares: los marinos mercantes.

3. Sustituir las Comandancias Militares de Marina por Capitanías Civiles de Puerto para todas aquellas competencias relacionadas con la pesca y el tráfico marítimo.

Estos son los tres objetivos por los que toda la gente del mar nos hemos movilizadado este 31 de enero. Objetivos precisos, posibles y necesarios, que es urgente abordar. Sería una lástima, y una responsabilidad del Gobierno y de todas las fuerzas políticas, que reivindicaciones tan razonadas, a las que nadie se opone, fueran de nuevo olvidadas provocando una mayor exasperación entre los marinos. Todos los partidos políticos, incluido el partido en el Gobierno, pueden y deben incluir estos puntos en los primeros lugares de su agenda política para la nueva Legislatura. La Jornada de Lucha es sólo el inicio de un proceso de movilización, prudente y responsable, que llegará tan lejos como lo exija la ceguera tozuda de la Administración. Se puede gobernar de espaldas al mar, eso está demostrado. Pero no se puede gobernar contra los trabajadores de la mar.

11.8 El III Congreso del SLMM: La Coruña 10, 11 y 12 de agosto de 1979.

Fue el Congreso mejor preparado de cuantos había celebrado el SLMM. Esta vez, el lema del Congreso, revelador del propósito de la dirección del Sindicato, era: "POR UN SINDICATO FUERTE, DE CLASE, PARA SEGUIR AVANTE UNIDOS". Se habían dedicado dos Coordinadoras y muchas horas de reuniones y esfuerzos individuales para preparar los materiales del Congreso. Estos se editaron un mes antes en cuatro "Cuadernos", que fueron distribuidos por toda la flota.

* El número 1, "Organizar el sindicato unitario y de clase en la mar", recogía el Reglamento del Congreso, la propuesta de reforma de Estatutos y la "Carta Financiera y propuesta de organización de las Asambleas de Puerto". El reglamento propuesto para el Congreso apenas contenía modificaciones a la normativa habitual en este tipo de reuniones (composición y atribuciones de la Mesa, acreditación de asistentes, actas, desarrollo de las sesiones); sobre las votaciones, sí revisaba los criterios seguidos en los anteriores Congresos del SLMM: se otorgaba un voto a cada delegado de buque y un voto también a los miembros de la estructura de tierra (liberados); los afiliados asistentes a título individual tendrían 1/10 de voto.

La reforma de Estatutos que se presentaba al Congreso era profunda. Con la intención de estabilizar el SLMM se proponía la elección de los responsables de las Asambleas de Puerto por la Secretaría General y no por la propia "Permanente" de la Asamblea, que en muchos casos no existía o era una ficción. La Coordinadora Estatal se sustituía por un Comité Estatal formado por la estructura de tierra del sindicato (responsables de Asambleas de Puerto y Secretaría General) y un número de delegados de buque o afiliados al SLMM doble que el anterior y elegidos en el Congreso. La Secretaría General había de continuar colegiada, pero ahora con siete miembros elegidos por el Congreso para ocupar departamentos concretos: Coordinación y Relaciones, Organización, Acción Reivindicativa, Buques Extranjeros y Relaciones Exteriores, Finanzas y Administración, Prensa y Propaganda, y Formación Sindical. Aunque cada miembro de la Secretaría General habría de tener la facultad de representar al SLMM en las materias que le sean propias, "el Secretario de Coordinación y Relaciones asumirá la representación del SLMM -por sí o por delegación- ante cualquier organismo estatal o internacional". La última modificación importante era

introducir en los Estatutos el Reglamento de Organización y Administración.

Sobre organización y finanzas, la propuesta al Congreso recogía los estudios elaborados por una comisión creada en la Coordinadora Estatal de los días 2 y 3 de junio y formada por Javier Moreno, Joaquín Rodrigo, Andoni Lecertúa y Jesús Fernández Lera, en el que por primera vez se analizaban las posibilidades económicas del SLMM para mantener la estructura de tierra. Se proponía reducir ésta de 17 Asambleas de Puerto y 43 liberados (9 de ellos colaboradores a tiempo parcial, y 3 graduados sociales también a tiempo parcial), a 14 Asambleas y 28 liberados en total, cerrando las Asambleas de Santander, Málaga y Palma de Mallorca. Asimismo, se hacía hincapié en el cobro de cuotas a través de Banco y a través de las empresas.

* El Cuaderno número 2 estaba dedicado a "El paro y el futuro de la marina mercante. Alternativa del SLMM al empleo en la mar", que recogía, en el texto de presentación, *la gran preocupación del SLMM en el futuro inmediato por el mantenimiento de los actuales puestos de trabajo*. Esta ponencia, obra del economista y asesor del SLMM, Antonio Palacios, hacía un extenso estudio económico del sector y de la crisis económica general, denunciando la gestión de los navieros *basada principalmente en la especulación*:

Con créditos baratos e inflación galopante, el negocio [construcción de buques inadecuados aprovechando la alegría crediticia del Gobierno] era seguro. Lo que hoy compro a cinco y no lo pago, mañana lo vendo a diez. El caos surgió y ahora seguimos en él, cuando, más avanzada la crisis, los precios de segunda mano han caído por los suelos. Hay muchos armadores que se han quedado con unos barcos que no saben que hacer con ellos y no están preparados para utilizarlos correctamente.

Se exponía también el problema de la financiación del sector, con unas deudas altísimas a la Banca oficial, problema que estallará en 1983 y que acabará por destruir la práctica totalidad de la marina mercante bajo pabellón español. Tras el largo análisis, la ponencia proponía una batería de medidas para mantener los puestos de trabajo: anticipar la edad de jubilación; creación de puestos de trabajo en una futura Administración marítima civil; planes de formación permanente; reforma de las enseñanzas náuticas; no al libre abanderamiento de buques; no a la exportación y venta indiscriminada de buques; reducción de las horas extras y aumento de las vacaciones; poner coto a las reducciones infundadas de los cuadros mínimos

de tripulación; elaboración de una Ley de Ordenación de la Marina Mercante.

* El Cuaderno número 3 se publicó en dos cuadernos diferentes. Ambos contenían la ponencia titulada "Tareas del SLMM", primera y segunda parte. En realidad, ésta era una ponencia cajón de sastre, donde (parte 1ª) cabía la política de acción sindical, cuya propuesta era continuar en la línea de los Convenios Generales anteriores, la acción reivindicativa en buques extranjeros, y la alternativa del SLMM a los titulados con la creación de un "Comité de Titulados" y la elaboración de un "Estatuto del Capitán", que habría de recoger los derechos y deberes de este cargo en sus tres cometidos de autoridad pública, representante del armador y responsable técnico del buque y de la navegación. La parte 2ª contenía diversos documentos, el más importante de los cuales era el que se refería a la situación de militarización de la marina mercante, con un planteamiento innovador: ya no proponía sustituir la LPDMM por un Código de Conducta, alternativa preconizada hasta ese momento por el SLMM, si no la abolición pura y simple de la ley y la sujeción de los trabajadores del mar a las leyes ordinarias que rigen para cualquier otra profesión. Si, salvo contadas excepciones, las propuestas y análisis del SLMM nunca gozaron del beneficio del debate con otras organizaciones, más dedicadas en estos años a construir sus propias estructuras y a descalificar al SLMM, este nuevo planteamiento del Sindicato sí tuvo una respuesta reflexiva y dialógante por parte del COMME. En su "Boletín" número 3, el Colegio aboga por sustituir la LPDMM por el Código de Conducta que antes reclamaba el SLMM, a quien acusa de injerirse en *asuntos profesionales, confundiendo con sindicales*. La pena fue que ambos debates, alternativa a la ley y clarificación de lo que eran asuntos profesionales y sindicales, no fue más allá. Que el giro del SLMM sobre la LPDMM, rectificando su alternativa anterior, estaba bien fundado lo demuestra el hecho de que eso es precisamente lo que ha sucedido. Se abolió la ley y no fue sustituida por ningún Código de Conducta, u otra ley especial, porque no era necesario. Sonroja leer ahora (1996), los documentos del COMME, coincidente con la alternativa defendida por el PSOE⁵⁸ y por Sancho Llerandi (1979, página 177), profetizando algo así como una catástrofe "profesional" apocalíptica si los barcos quedaban sin una ley disciplinaria especial.

⁵⁸ Ya en el XXVII Congreso del PSOE, los días 5, 6 y 7 de diciembre de 1976, el primero celebrado en España por este partido desde 1936, se aprobó la elaboración de un Código de Conducta para sustituir la LPDMM. Aunque el partido mantuvo esta opción de política marítima en los sucesivos Congresos, en la práctica fue un Gobierno PSOE el que, con buen criterio, abolió sin más la LPDMM. La mayor objeción es que acometió este asunto en 1992, diez años después de acceder al Gobierno.

El III Congreso se inició en el Salón de Actos de la AISS de La Coruña, el día 10 de agosto, con una participación escasa en relación a lo que habían sido las Asambleas Generales de Delegados y el Congreso Extraordinario: 59 delegados de buque, 28 miembros de la estructura de tierra y 21 asistentes individuales⁵⁹. La Mesa estuvo presidida por Francisco Cubero, con Felipe Cascajo, Alfredo del Río, Javier Lozano, Víctor Sonora, Juan Zamora, José M^a Odriozola, Jon Murueta y José María Morales como integrantes de la misma. El moderador elegido fue Luis Vega. Se aprobaron todas las ponencias aunque las únicas que se discutieron realmente fueron la reforma de Estatutos, aprobada en bloque con ligerísimos retoques, el ROA y las propuestas de reorganización de las Asambleas. Además se aprobaron dos mociones importantes: aumentar la cuota sindical para 1980 a 300 pesetas mensuales y, a propuesta de la Asamblea de Bilbao, abrir la puerta del SLMM a los expulsados en la Coordinadora Estatal de diciembre de 1977 (Vázquez, Benavent e Irixoa). Las votaciones para elegir la Secretaría General arrojaron el siguiente resultado:

- * Para Coordinación y Relaciones: Juan Zamora, 54 votos; Santiago Martínez Cañedo, 18 votos,
- * Para Organización: Javier Moreno, 51 votos; Agripino Rodríguez, 13 votos; Antonio Asencio: 6 votos.
- * Para Administración y Finanzas: Andoni Lecertúa, 71 votos.
- * Para Buques Extranjeros: Jon Murueta, 69 votos.
- * Para Acción Reivindicativa: Javier Lozano, 69 votos.
- * Para Formación Sindical: Antonio Santos, 27 votos; Joaquín Rodrigo, 42 votos. Ambos dimitieron por lo que se procedió a una nueva votación con un único candidato, Ricardo del Olmo, que salió elegido con 41 votos.

Para el Comité Estatal fueron elegidos sesenta miembros de la flota de una

⁵⁹ Existe un "Acta de las Resoluciones adoptadas por el II Congreso del Sindicato Libre de la Marina Mercante" (la aparente contradicción entre II y III Congreso procede de la consideración del Congreso Extraordinario, al que he considerado como un Congreso más, el segundo de la vida del SLMM). Además, se publicó un "Avante" especial, el número 17, agosto de 1979, íntegramente dedicado al Congreso

lista inicial de 118 candidatos⁶⁰: Francisco Cubero, Javier Guezuraga, José María Morales, Salvador Rey, Fernando Cayuela, José Pelayo, José Zapata, Agripino Rodríguez, Xavier Meñaka, Javier Brugarolas, Marcelo Ariel, Víctor Soñora, José María Odriozola, Rafael Sancho, Alfonso Alonso Barcón, Juan Teruel, Manuel Vidal, Asencio Pérez, Luis Iglesias Monteagudo, José Antonio Campoamor, Gumersindo Castro, Sebastián Martínez, José García, Juan Martín, Iñaki del Corte, Claudio del Pino, Santiago Extremeño, Carlos Artech, José Lago, Iñaki Martínez, Luis Miguel Bilbao, Antonio Rodríguez, Balbino Costa, Luis Serafini, Francisco González, Manuel Aguino, Carlos Luiña, Celso Casqueiro, Emilio Santiago Lago, Pedro (Práctico de Tenerife), Cándido (del "Ciudad de La Laguna"), José Carlos Brunín, José Suárez, Angel Luján, Agustín García, Emilio Sánchez, García (Delegado del "Atlántico"), Juan Montes de Oca, Juan Ramos Varela, Jesús Zarandona, Antonio Alonso Pérez, Angel Navarrete, Manolo Pérez Careaga, Alfonso Garro, Jon Zaráin, Gabriel López, y Alejandro Ramírez.

La Secretaría General elegida en el III Congreso parecía sólida. Todos eran titulados, todos, excepto Javier Lozano que rondaba los cuarenta años, eran menores de 30 años. Todos tenían a sus espaldas cierta experiencia en el Sindicato. Sin embargo, esta Secretaría General iba a durar poco.

11.9 El debilitamiento de la estructura de tierra.

A principios de diciembre, Javier Moreno, que había sido el artífice de la reforma del SLMM, presentó su dimisión por "problemas estrictamente personales". En el escrito que Zamora envió a todas las Asambleas y miembros de la S.G. adjuntándoles la carta de dimisión del Secretario de Organización, se añade que *ha influido también el tremendo desgaste que supone la entrega a las tareas del Sindicato*⁶¹. La misma carta de dimisión de Moreno concluía con una recomendación en ese sentido: *Considero una*

⁶⁰ Según aparecieron en "Avante", número 17. En un cuadernillo editado por el SLMM después del III Congreso, en inglés y castellano, para distribuirlo entre los sindicatos internacionales con los que el SLMM mantenía relaciones, figura un Comité Estatal de 86 miembros. La cifra oficial, sin embargo, era la publicada en "Avante".

⁶¹ SLMM, Secretaría General, Departamento de Coordinación, "Dimisión Secretario de Organización", 16 de diciembre de 1976.

tarea urgente reflexionar sobre lo que supone permanecer, en estos momentos, en la estructura de tierra y los costes que ello supone en el terreno físico, económico, moral y familiar.

Unos meses después, en julio de 1980, dimitía Juan Zamora alegando idénticas razones. Todo hace pensar que realmente eran razones privadas las dos dimisiones. Aunque ambos eran objeto de críticas "carroñeras" por su militancia política -militancia que ambos, por las mismas razones de agotamiento personal, abandonaron ese mismo año 1980-, ningún problema serio medió o tuvo que ver con sus decisiones. Ambos, junto a Javier Lozano, eran los hombres fuertes del SLMM, con las mayores responsabilidades, y estaban indiscutidos prácticamente en el seno del Sindicato.

Dos eran las tareas más relevantes que aparecían en el panorama de los últimos meses de 1979. La primera, ejecutar los acuerdos del Congreso en cuanto a organización y finanzas. La segunda, preparar la negociación del III Convenio General, que se preveía especialmente difícil.

Sobre el tema recurrente de la organización y finanzas del SLMM se pasó tras el III Congreso a una situación de carencia grave de militantes para responsabilizarse de las Asambleas de Puerto, hasta el punto que el propio "Avante" (número 19, octubre-noviembre de 1979), publicaba que *hacen falta compañeros dispuestos a trabajar hasta el próximo Congreso en los siguientes puertos: Pasajes, Santander, Gijón, La Coruña, Huelva, Las Palmas, Tenerife, Cartagena, Valencia y Tarragona*. El siguiente número de "Avante", enero-febrero 1980, reiteraba el llamamiento a la militancia para cubrir las Asambleas de Algeciras, Avilés, Cartagena, Pasajes, Tenerife, Barcelona y Las Palmas. Un buen número de militantes de probada experiencia y capacidad se iban desligando del trabajo sindical: Carlos Descalzo, Iñaki del Corte, Antonio Ponce, Emilio Rodríguez, etc.

A finales de año, según un escrito de Javier Moreno a la Secretaria General, con la anotación de "confidencial", el SLMM sólo tenía dos sedes bien pertrechadas, Bilbao y Madrid, cuatro que funcionaban más o menos (Coruña, Vigo, Cádiz, Palma y Las Palmas) y ocho que padecían serias deficiencias e irregularidades (Santander, Gijón, Avilés, Huelva, Algeciras, Málaga, Cartagena). Barcelona había quedado desmantelada por la marcha a navegar de Francisco Cubero, de Segundo Cerrato y de Miguel Irazola. Meses más tarde, Andoni Lecertúa, que había acumulado a las Finanzas la responsabilidad de la Organización, en sustitución de Javier Moreno, informaba que sólo tres Asambleas (Bilbao, Pasajes y Vigo) funcionaban con cierto orden. Todas las otras (Santander, Gijón-Avilés, La Coruña,

Vigo, Palma de Mallorca y Barcelona) padecían graves problemas de carencia de personal, algunas prácticamente inactivas por falta de responsable⁶².

Coleaba además el problema planteado en Palma por las irregularidades de su responsable, José Luis Duarte, a quien la Coordinadora de Junio de 1979 había destituido, quedando la resolución práctica a expensas de las decisiones del Congreso. En octubre, se desplazaron a Palma, Javier Moreno y Paco Cubero, quedandose éste como responsable provisional de la Asamblea. Duarte se pasó inmediatamente a USO y fue nombrado miembro del Secretariado confederal de la Unión Sindical de Trabajadores del Mar (USTM), como secretario general de la USTM de Baleares, y responsable de marina mercante de la USO a nivel estatal.

En cuanto al Comité Estatal, su funcionamiento no fue regular ni satisfactorio. Eran ya evidentes los tiempos de reflujos sindical. A la primera reunión, celebrada los días 29 y 30 de septiembre, acudieron sólo 18 miembros de los 60 elegidos en el Congreso para formar parte de la representación de la flota en éste órgano, 9 delegados de buque y 25 miembros de la estructura de tierra del Sindicato⁶³. Esta pobre representación directa de los buques iría decayendo en las siguientes reuniones del Comité Estatal, hasta convertirlo en un foro de los responsables liberados del SLMM. De hecho, no se conserva ninguna acta de reuniones del Comité Estatal, en caso de que se redactaran, hasta 1981, aunque fuentes indirectas ("Avante", cartas), indican que estas se celebraban.

Las finanzas, como cada final de año, pasaban por un trance apurado. Se acumulaban las deudas y era difícil hacer frente, incluso, a los salarios de los liberados. Andoni Lecertúa puso orden en la administración del SLMM, pero ello no aumentaba los ingresos. Al contrario, el rigor aplicado por la Secretaría de Finanzas puso en claro que el SLMM sólo contaba con algo

⁶² Andoni Lecertúa, "Informe de la situación general de las Asambleas de Puerto", escrito mecanografiado, sin fecha, aunque podemos datarlo sin mucho margen de error en mayo-junio de 1979. Para sustituir a Moreno de la S.G., el Comité Estatal eligió a Joaquín Rodrigo. Hubo un reestructuración interna: Rodrigo se hizo cargo de la Formación Sindical, Ricardo del Olmo pasó a ocuparse de buques extranjeros y Lozano, afincado en Madrid, asumía las funciones de responsable de Acción Sindical. Definitivamente, Madrid, con Lecertúa, Lozano y Fernández Lera (Administración, Organización, Acción Sindical, y Prensa) se había convertido en el centro fundamental del SLMM.

⁶³ SLMM, "Acta de la primera reunión del Comité Estatal celebrada los días 29 y 30 de septiembre de 1979", documento sin fecha.

más de 5.000 cotizantes reales⁶⁴. Los 21.000 afiliados que se habían llegado a barajar era una exageración.

Para colmo de desgracias, en la tarde del día 12 de enero desaparecieron de la Caja General del Sindicato algo más de 300.000 pesetas, sustraídas en opinión de Lecertúa por alguno de los delegados de buque que se encontraban en Madrid negociando su convenio⁶⁵. Aunque se puso la correspondiente denuncia, el dinero nunca se recuperó.

11.10 La III Asamblea General de Delegados de Buque.

Pero lo más duro de este período fue la actividad reivindicativa. Estalló una huelga del personal de flota de Campsa, unos dos mil tripulantes, por los mismos motivos que la movilización de dos años antes: la equiparación a las condiciones de los trabajadores de tierra. Hubo desalojos de tripulaciones a punta de metralleta y toda clase de coacciones sobre los delegados sindicales. Las acciones del SLMM para celebrar asambleas a bordo y mantener la unidad de la huelga se tropezaron con una decidida actitud en contra de la empresa. Estaba vedada la visita de los representantes del SLMM a los barcos. En Barcelona, hubieron de celebrarse las asambleas en el muelle. Todo ello era indicativo de la actitud crecida y beligerante de la patronal contra lo que ellos consideraban "debilidad" anterior con el SLMM.

Pero no fue sólo la empresa. Para truncar la huelga de 35 de los 43 buques de Campsa, fue necesario que el Gobierno sacase el Real Decreto Ley 2230/1979, de 21 de septiembre, declarando ilegal la huelga por *la importancia que reviste la prestación de los transportes marítimos de Campsa*, y más tarde dictara un laudo, otro más, que quedaba muy lejos de equiparar la jornada y vacaciones de los tripulantes de Campsa a la que tenían los trabajadores de tierra de la misma empresa. UGT, USO y el

⁶⁴ SLMM, Secretaría General, "II reunión del Comité Estatal", documento mecanografiado, fechado el 26 de noviembre de 1979.

⁶⁵ Andoni Lecertúa, "Informe del robo cometido en los locales de la Asamblea de Madrid contra la caja metálica de la Caja General", documento mecanografiado, sin fecha, pero con seguridad escrito sobre el 20 de enero de 1980.

COMME, con su silencio, facilitaron también la política de la patronal.

Estaba claro que había una ofensiva contra el sindicalismo participativo y asambleario que, para la marina mercante, propugnaba el SLMM. Era necesario, en esta perspectiva, dividir el sindicalismo en los buques, introducir nuevas siglas que desorientaran y, al mismo tiempo, desalentaran a los trabajadores. En la respuesta del director general de ANAVE a los requerimientos del SLMM para iniciar la negociación del tercer Convenio General, convocando la asamblea general de delegados de buque, la patronal utiliza la división sindical como instrumento justificativo de su negativa⁶⁶:

Existe una clara discrepancia entre el SLMM y UGT respecto a la convocatoria de la asamblea citada, ya que UGT no acepta que se haga con carácter general a todos los delegados, sino sólo a los afiliados al Sindicato convocante.

ANAVE hacía oídos sordos a los requerimientos del SLMM, en septiembre, para discutir y aplicar los acuerdos del II Convenio sobre Bolsa de Embarque, Jubilación y Seguridad e Higiene a bordo. Sobre el primer punto, el SLMM defendía al ISM como único titular de esa Bolsa de Embarque. Sobre Seguridad e Higiene, los planteamientos del Sindicato habían sido elaborados por Montero Llerandi y publicados, en parte en el "Cuaderno de Formación Sindical", número 8, julio de 1979, íntegramente dedicado a "Seguridad e Higiene a bordo de los buques". En cuanto a jubilación, se trataba de encontrar fórmulas que permitieran retirar a los marinos del servicio activo en los buques antes de cumplir la edad de reglamentaria de jubilación vigente para el resto de los trabajadores. En concreto, el SLMM pretendía defender ante el Instituto Social de la Marina un aumento de los coeficientes reductores de la edad de jubilación en función de los años navegados y el tráfico a que estuviera destinado el buque.

El Gobierno apoyaba esa firmeza de la patronal. El II Convenio General no fue homologado por la autoridad laboral hasta el 6 de agosto, casi cuatro meses después de su firma, y no salió publicado en el BOE hasta el día 20 de septiembre.

En el momento que el SLMM planteó a ANAVE la posibilidad de iniciar

⁶⁶ ANAVE, carta al SLMM de fecha 19 de noviembre de 1979.

las negociaciones del tercer convenio general en similares condiciones a las del convenio anterior, convocando la III Asamblea General de Delegados de Buque, la patronal tenía claro que no iba a llegar a ningún acuerdo sobre ese punto. Ni sobre otros. Es probable que en el mes de noviembre ya hubieran abierto conversaciones con UGT con vistas a llegar a un acuerdo entre ambos pasando por encima del SLMM y de su sindicalismo asambleario. A principios de año, UGT había optado por una política pactista, firmando a solas con la CEOE, el 5 de enero de 1980, el Acuerdo Marco Interconfederal (AMI), al que se adhirió la USO menos de dos semanas más tarde. ¿Porqué no podían hacer lo mismo en el sector marítimo?

Aún en esa situación, el SLMM convocó por su cuenta, el 27 de octubre, la tercera Asamblea General de Delegados de Buque, esperando repetir las experiencias anteriores. Pero los tiempos habían cambiado. A la III Asamblea, celebrada los días 30 de noviembre y 1 y 2 de diciembre de 1979, asistieron, según "Avante", número 19, 58 delegados de buque, participación, si bien estimable por el esfuerzo personal que habían de hacer los asistentes, muy lejos de las anteriores convocatorias. Sin embargo, las resoluciones que se adoptaron reflejan una notable madurez política y sindical:

1. Presentar a la patronal ANAVE el esquema de los temas de negociación. [Jornada, Horas Extraordinarias, Vacaciones, Salarios, Contratación, Faltas y Sanciones, Seguridad e Higiene, Derecho de Huelga, Ventas de Buques, Empresas de nueva formación, Código de Derechos y Obligaciones, Jubilación]
2. Negociar con ANAVE el desembarco de los 20 miembros del SLMM, elegidos en la Asamblea, en condiciones similares a la Comisión de Servicio, para iniciar de inmediato las conversaciones de cara a la firma del 3º Convenio General.
3. Fijar la fecha límite del inicio de las negociaciones el próximo lunes día 17 de diciembre.
4. Negociar las Actas de Aplicación de cada empresa en los términos en que se acuerde en el propio Convenio General.
5. Valorar positivamente para el sector la negociación del Convenio General, invitando por ello a todos los trabajadores de la Marina Mercante a integrarse y participar activamente en la negociación del mismo.

6. Asimismo, la Asamblea General de Delegados de Buque del SLMM considera conveniente que la Comisión Negociadora del 3º Convenio proponga a ANAVE la creación de una Comisión de Trabajo paralela a la negociación del Convenio, cuyo cometido será el análisis de la situación actual del sector y la determinación de aquellas medidas que supongan una potenciación de la Marina Mercante que puedan plantearse unitariamente a la Administración para su incorporación al Proyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante.

La Comisión Negociadora elegida de 20 miembros, estaba formada por: Victor Soñora (Contenemar); José María Odriozola (N. Química); Javier Larrea (Vapores Carmen); José M. Fernández (Campsa); José Zapata (Empetrol); Cecilio Pineda (Miño); Salvador Rey (Trasmediterránea); Juan Martín (Zabat); José A. Fernández (Euroflot); Emilio Santiago (Trasatlántica); Carlos Suárez del Villar (Ruiz de Velasco); Miguel Maqueda (Auxtramarsa); Javier Brugarolas (Marasia); Jesús Álvarez (Trasmediterránea); Santiago Extremeño (Aznar); Jesús Urdangaray (García Miñaur); Carlos Medrano (Artola); José M. Suárez (Fierro); Gumersindo Fernández (Pontenaya); y Antonio Rodríguez (Navicasa).

11.11 La huelga general de enero de 1980.

En un "Cuaderno de Formación Sindical" editado por el SLMM, sin número, fechado en marzo de 1980, sobre "La Huelga General", el propio sindicato explica la negociación del tercer Convenio General y la huelga general en que desembocó :

EL PROCESO DE PRENEGOCIACIÓN

La experiencia de la negociación del II Convenio General, firmado en abril de 1979, nos mostró a los trabajadores de la marina mercante el acierto pleno del modelo de negociación que habíamos adoptado en el SLMM: Asamblea General de Delegados de buque que discute y aprueba los criterios de la Plataforma Reivindicativa y elige a los miembros de la Comisión Negociadora; Actas de Aplicación con desembarco de Delegados para

concretar en cada empresa aquellos puntos del Convenio General de imposible aplicación automática habida cuenta de las características diferenciadas en tráficos y líneas, y el caos en el tratamiento salarial, sobre todo de las horas extraordinarias, de las distintas empresas; Comisión Negociadora amplia que por una parte represente suficientemente a la flota, y por otra permite llevar un buen ritmo de negociación y de información en los puertos.

Con estos criterios, la negociación colectiva durante 1979 fue un considerable éxito en la marina mercante: se consiguió un excelente Convenio General que supuso muchos pasos adelante para los trabajadores. El mayor problema del II Convenio General ha sido que no hemos podido conseguir su aplicación total en muchos barcos por la todavía insuficiente conciencia y experiencia sindical de las tripulaciones.

El II Convenio General adoleció, sin embargo, de un fallo que este año nos habíamos propuesto corregir; se negoció tarde y hubo empresas que en septiembre estaban todavía negociando el Acta de Aplicación para 1979. Ello motivó una lógica impaciencia y descontento en algunos buques que impidieron valorar en toda su dimensión el triunfo conseguido con el II Convenio General.

En esta línea, desde el mes de septiembre la Secretaría General del SLMM se puso en contacto con la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) para tratar del nuevo Convenio General para 1980 que estuviera listo como máximo para el mes de enero.

La patronal nos dió largas con unos y otros pretextos de carácter formal. A su vez, se nos hacía ya entonces evidente un endurecimiento en la postura de ANAVE que presagiaba, teniendo en cuenta la situación política, económica y sindical del país, que este año la negociación iba a ser muy dura, incomparablemente más difícil de lo que había sido durante 1979. ANAVE se negaba a facilitar el desembarco de los Delegados para la Asamblea General en las mismas condiciones que lo había hecho en 1977 y 1978, y nos anticipaba que este año no estaba dispuesta a aceptar la negociación como nosotros planteábamos: ni Comisión Negociadora amplia, ni Actas de Aplicación que suponen según ellos "una negociación en cascada".

El SLMM (¿qué otra cosa podíamos hacer los trabajadores?), aceptó el reto. La Asamblea General de Delegados fue convocada para los días 30 de noviembre y 1 y 2 de diciembre de 1979 con cargo a las 40 horas sindicales, con viajes y dietas pagadas por los mismos trabajadores. Allí se aprobó

nuestra Plataforma básica, se eligió una Comisión Negociadora de 20 miembros y se decidió el adoptar posturas de fuerza si ANAVE persistía en su actitud. Y ANAVE siguió dando largas, no respondió a nuestra Plataforma y se atrincheró en el silencio a la espera de que la CEOE y la UGT ultimaran la negociación de lo que luego se llamaría Acuerdo Marco Interconfederal.

Desde mediados de diciembre, cuando se vió claro que pese a todos nuestros esfuerzos la Huelga sería inevitable, que sin presión no salíamos del atolladero, el SLMM empezó a informar a todos los barcos de la próxima convocatoria de Huelga.

Se redactó e imprimió un "Llamamiento a la Huelga General", explicativo de los motivos de dicha acción e informativo sobre nuestra Plataforma y la legalidad vigente en materia de Derecho de Huelga. El día ocho de enero de 1980, la Secretaría General del SLMM presentó ante la Dirección General de Trabajo [preaviso de Huelga General en la marina mercante de 21 al 25 de enero] y a partir del 5 de febrero con carácter indefinido.

LA FLOTA ASUME LA HUELGA

La decisión de convocar la Huelga fue tomada, como queda meridianamente claro a la vista de los hechos expuestos, como penúltimo recurso y ante la cerrazón patronal que había matado la posibilidad de avanzar por la vía de la negociación y el diálogo. Era necesario adoptar una medida de presión para que la patronal recapacitara sobre sus planteamientos. De ahí la convocatoria de la Huelga.

Se convocó para toda la Marina Mercante porque entendíamos que los motivos de la huelga (cumplimiento de lo pactado en el II Convenio General sobre Seguridad e Higiene, Bolsa de Embarque y Jubilación; negociación sobre el tema de los desalojos en caso de huelga; y Convenio General para 1980), como postura de fuerza de los trabajadores antes las agresiones y dureza patronal, afectaban a todos los tripulantes de todas las empresas. Luego se demostraría que ésta fue una valoración equivocada. Salvo excepciones, ningún buque de navieras con Convenio propio secundaron la Huelga. En especial, y a pesar de todos los esfuerzos desplegados por el Sindicato, ni Campsa ni Transmediterránea pararon (con la honrosa excepción del "A. Lázaro" que paró una hora).

También en el capítulo de información a los buques hubo fallos. La Huelga hubo de convocarse muy al pelo de los acontecimientos y en un momento en que la estructura de tierra del Sindicato, por haberse ido a navegar

algunos de sus miembros, estaba bastante debilitada. Es evidente que no pudimos escoger el momento y que éste no era el más adecuado desde el punto de vista de nuestra organización. Sin embargo, en menos de un mes, fueron visitados casi trescientos buques en los puertos y se enviaron ciento treinta telegramas a buques navegando lejos de la Península. Podemos afirmar que los miembros liberados del SLMM se volcaron en su labor en los puertos y que el rendimiento fue muy alto. No obstante, en comparación con la convocatoria de Huelga de abril de 1979, en que disponíamos además de una estructura en tierra fuerte, treinta Delegados de Buque desembarcados, la información a la flota fue insuficiente. Un buen número de barcos no se sumaron a la Huelga por falta de información de SLMM y ante la confusión creada por la campaña de intoxicación informativa llevada a cabo por la patronal y sus satélites, como luego veremos.

En el momento de iniciarse la primera fase de la Huelga General, el día 21 de enero, había 203 buques que habían presentado Preaviso particular ante la empresa y la Delegación de Trabajo correspondiente. Aunque con el Preaviso General presentado por la secretaría del SLMM bastaba para que la Huelga fuese legal, en todos y cada uno de los buques mercantes españoles, optamos por solicitar de las tripulaciones preavisos particulares. Y ello por varios motivos. De un lado, reforzábamos la legalidad de los paros al tiempo que nos permitía tener con bastante aproximación y suficiente antelación datos sobre la incidencia que había de tener la Huelga. Además, las necesarias asambleas a realizar en cada buque para votar el Preaviso eran el mejor marco para explicar y discutir entre las tripulaciones los motivos y el porqué de la Huelga.

203 Preavisos, más la posibilidad de que otros buques sin Preaviso particular se sumaran a la huelga en el desarrollo de la misma, eran la demostración de una fuerza considerable, más que suficiente para ir a ella sin ninguna vacilación. Y efectivamente, a las 00 horas del 21 de enero de 1980 se inició la primera Huelga General de la marina mercante española desde los tiempos de la República.

LA UGT CONTRA LOS TRABAJADORES

Antes de entrar en los acontecimientos y valoración de la Huelga, y para situarla correctamente en ánimos de una mayor comprensión de sus resultados, es necesario exponer la situación política del país en los últimos meses.

Nos hallamos frente a una fuerte ofensiva de la derecha y la patronal para que seamos los trabajadores quienes paguemos los platos rotos de la crisis

económica por la que atravesamos, siendo el único culpable de la misma el capitalismo monopolista que lleva las riendas de la economía española. Se trata de frenar las reivindicaciones laborales (en ese sentido se orientan los topes salariales decretados por el gobierno en 1979); imponernos un marco legal que obstaculice la organización de los trabajadores, en algunos puntos inferior a lo que habíamos conquistado durante el franquismo; y de aplicar, en fin, una política económica y fiscal que sólo beneficia a las grandes empresas, hace aumentar los indignantes niveles de desempleo forzoso que hoy tenemos y no tiene en cuenta para nada las necesidades de los trabajadores y el pueblo en general (cultura, sanidad, vivienda, inflación, etc.). Parte importante en esa ofensiva es el ataque que vienen sufriendo los sindicatos de clase (expresión de la fuerza organizada de los trabajadores) y los favores que el gobierno y la patronal otorgan a sindicatos como UGT y USO que están dispuestos a pasar por el aro que marque el capital. El SLMM, como sindicato unitario de clase, forma parte de esa ofensiva, destinada en definitiva a imponernos a los trabajadores un modelo sindical de escasa participación, pactista y burocrático.

Esa ofensiva de la derecha, palpable en el envalentonamiento estúpido e insolente de los empresarios cuando negocian con sus trabajadores, se basa en la fuerza política que le dieron las últimas elecciones (y que les permite gobernar a su antojo), en los casi dos millones de parados cuya existencia son un factor objetivo de temor para los trabajadores con puesto de trabajo, y en la división y consiguiente debilidad de la izquierda. División y debilidad que, con la única excepción de nuestro SLMM, se tranpone al terreno sindical.

Todo ello conforma una situación en la que los trabajadores vamos a tener que luchar muy duro para conquistar las reivindicaciones más pequeñas. Cualquier mejora en estos momentos, por poco que suponga, sólo podemos conseguirla a base de mucha presión, mucha unidad y mucha fuerza.

Un punto clave, que sintetiza en buena manera lo que decimos, es la firma por parte de la UGT y la CEOE del Acuerdo Marco interconfederal, que vió la luz la noche de Reyes de 1980. El A.M.I. es la expresión más ejemplar ("Si no lo firmáis, me cargo a la UGT" dijo Ferrer Salat, presidente de la patronal CEOE, ante un buen número de periodistas), de como un Sindicato, con la mira puesta únicamente en su propio crecimiento, es capaz de fomentar la división sindical; aliarse con la patronal y pactar un acuerdo nefasto para el Movimiento Obrero. El A.M.I. marca un incremento salarial para 1980 entre el 13 y el 16 por ciento, pero con la posibilidad de que aquellas empresas con pérdidas contables entre 1978 y 1979 se descuelguen

y suban los salarios un 2 o 3%. Por lo que hace a nuestro sector, esa cláusula supone la posibilidad de descuelgue a todas las navieras, ya que todas tuvieron pérdidas contables, aunque ello no quiere decir que el negocio les vaya mal. En los demás puntos del A.M.I. poco o nada afectan a la Marina Mercante que en algunos puntos (derechos sindicales, por ejemplo), está muy por encima. En el A.M.I. existe un artículo, vergonzoso y vejatorio para los trabajadores, al que apenas se le ha dado publicidad y que cada día cobra mayor importancia a la vista de la actitud agresiva de la UGT contra la convocatoria de huelgas masivamente votadas por los trabajadores. Se trata de la cláusula de "no violencia" en la que implícitamente se considera a los trabajadores como terroristas en potencia y se pacta y acuerda que seremos buenos chicos y no haremos nada malo.

Por estas razones y porque el A.M.I. es un pacto en el que el SLMM y los marinos no hemos participado, es por lo que rechazamos la imposición que nos propuso ANAVE, cinco días antes del inicio de la Huelga, de negociar previa aceptación por parte del Sindicato del mencionado A.M.I. Proposición que rechazábamos de plano y que más parecía una provocación que una oferta seria para intentar evitar la Huelga.

HUELGA: ÉXITO DE PARTICIPACION

Durante los cinco días de Huelga pararon un total de 113 buques, de los cuales 26 en puerto extranjero, lo que supone algo más del 50% de los buques que entraron en puerto en esos días. Sin que este porcentaje sea como para echar las campanas al vuelo, el nivel de participación sólo cabe calificarlo de éxito si tenemos en cuenta la dureza, y en ocasiones la brutalidad, con que las empresas y el gobierno conjuntamente con sus satélites (UGT y COMME) respondieron a la movilización de la flota.

Algunos barcos fueron desviados de sus rutas, reducida su velocidad y obligados a fonderar fuera de los puertos para impedir que entraran en huelga. Las empresas se volcaron de lleno a la tarea de impedir el paro de sus tripulaciones. Se sometió a los tripulantes antes y durante la Huelga a un bombardeo de comunicados, telegramas e informaciones falsas y tendenciosas por lo general con la intención de confundir y desorientarles. En estos escritos se decía de todo. Desde que la Huelga tenía motivaciones "extrañas" -que nunca se explicaron- hasta que el SLMM estaba apoyado por los "comunistas y los cubanos", pasando por la afirmación de que la Huelga no iba con esa tripulación. De ahí se pasaba a las amenazas más o menos veladas ("si a pesar de todo, la tripulación se pone en huelga, la empresa tomará todas las medidas que considere oportuno hasta llegar a sus últimas consecuencias"), y a los lamentos y lloriqueos más lastimosos ("la empresa

se encuentra en una difícil coyuntura que el paro de los buques contribuiría a agravar, con el consiguiente riesgo para la supervivencia de esta naviera"). Durante la huelga seguían enviando informaciones desmoralizadoras y confusas: que si la huelga no ha tenido eco, que si ellos son los únicos que han parado, que si ANAVE quiere negociar y es el SLMM el que tiene una postura intransigente, etc⁶⁷.

Además, todos los capitanes recibieron órdenes de desalojar del buque a los huelguistas por las buenas o por las malas y de cerrar las gambuzas de los buques. En algunos casos, capitanes especialmente papistas se tomaron el trabajo, antes o durante la Huelga, de llamar uno a uno a todos los tripulantes y de hacerles firmar un documento por el que se comprometían a no secundar el paro. Para ello tenían carta blanca en cuanto a los argumentos a emplear: podían amenazar todo lo que quisieran. En algún caso, alcanzaron su objetivo.

Y luego vinieron los despidos: 13 en el "Pola de Lena" (Cia. Gijonesa de Navegación), 9 en el "Sierra Estrella", (Marítima del Norte S.A.), 3 en el "Cobres" (N. Joaquín Dávila y Cia S.A.), 1 en el "Mar Mediterráneo", (Marítima del Nervión S.A.), 1 en el "Pico Azul" (Miño. S.A.), 1 en el "Tavira" (N. Artola).

Algunas navieras consiguieron evitar la huelga prometiendo a sus trabajadores negociaciones a nivel de empresa y darles casi todo lo que pedíamos en la Plataforma del SLMM. Hubo incluso empresas que ofrecieron a sus tripulantes incrementos salariales a cuenta, entre el 10 y el 16 por ciento si levantaban la Huelga.

La Subsecretaría de la Marina mercante fue el mejor valedor que tuvieron los armadores. Autorizó los "Comités de Mantenimiento" que querían las empresas, les aconsejó y apoyó en la política de mano dura, autorizó la transmisión de un C.Q. (llamada general a toda la flota) contra la Huelga firmado por UGT y en definitiva hizo todo lo posible para que la Huelga fuera un fracaso.

⁶⁷ El baile de cifras sobre la huelga fue espectacular. "La Vanguardia", de Barcelona, informaba el día 22 de enero que según Anave y UGT sólo habían parado el 2 por ciento de la flota. "El Periódico de Catalunya" del mismo día contraponía los 100 barcos en huelga, según el SLMM a los 7 que pararon según ANAVE. Para "El Noticiero Universal" del mismo día, los buques parados, según el SLMM, eran 108 y 20, "según la patronal, Asociación de Navieros Españoles, y UGT". "El País" tituló su información del día 23 como "Guerra de cifras en torno a la huelga de la marina mercante". El día 24, en "El Periódico de Catalunya", el SLMM mantenía que estaban parados el 70 por ciento de los buques en puerto y la patronal decía que los parados eran solo 27, un 10 por ciento de los barcos en los puertos

Las Comandancias de Marina (Delegaciones Periféricas del Ministerio de Transportes y de la Subsecretaría de la Marina Mercante), supusieron, salvo dignas excepciones, un nuevo obstáculo contra los trabajadores. Aunque su actitud era la de no entrar en el conflicto laboral, de hecho apoyaron a las empresas y admitieron los desalojos y los Comités de Mantenimiento insuficientes para garantizar un buen nivel de seguridad. Más de una Comandancia (Barcelona...) hizo propaganda activa contra la huelga y contra el Sindicato Libre de la Marina Mercante.

El Director General de Transportes Marítimos, Vicente Rodríguez Guerra, merece una denuncia explícita. Antiguo director de una Naviera hoy ocupando un puesto clave en la Administración respecto a la Marina Mercante, es un hombre que se jacta de "no ser político". Sin embargo, tiene muy claro a quien ha de apoyar, a quien ha de favorecer su política: a las empresas.

Rodríguez Guerra autorizó la transmisión del vergonzoso "CQ" de la UGT, dió carta legal a todas cuantas medidas la solicitó ANAVE.

Las posturas de los Gobiernos Civiles, de donde había de partir la orden de enviar la fuerza pública para desalojar los buques, fueron por el contrario bastante dignas. Conocedores del Derecho y la Ley con mayor profundidad que las Comandancias y el Sr. Rodríguez Guerra, fueron sensibles a nuestros argumentos legales contrarios al desalojo. En muchos casos, los Gobiernos Civiles aceptaron explícitamente la condición del buque como "domicilio del trabajador mientras está enrolado" (Ley de Enjuiciamiento Criminal, artículos 545 y 554), y sólo actuaron contra los trabajadores ante la presión insistente de las Comandancias de Marina y las empresas (caso de Barcelona, Las Palmas y La Coruña). La excepción más clara fue el Gobierno Civil de Cádiz, que se comportó como viene siendo norma, de forma dura contra los trabajadores. El Gobierno Civil de Vizcaya, utilizando la fuerza pública impidió el ejercicio del derecho de huelga de los trabajadores de los buques de Altos Hornos de Vizcaya. Su actuación fue duramente contestada por el Consejo General Vasco. (Conserjerías de Trabajo y Transportes), que publicó en la prensa una nota denunciando al susodicho Gobierno Civil. También la Generalitat (órgano autonómico de Catalunya) tuvo una actuación digna, no dejándose manipular por las presiones de los armadores.

VERGÜENZA AJENA

¡Qué decir de la UGT y del llamado Colegio de Oficiales que no separamos ya los marinos? ¿Cuándo hemos visto a estas siglas defender los reales intereses de los marinos?. La UGT se opuso a la Huelga e intentó

boicotarla por todos los medios. Firmó el siguiente "CQ" que fue enviado a todos los buques por Anave y las empresas.

Texto del telegrama enviado en CQ por ANAVE a través de Aranjuez Radio/EAD:

UGT Marina Mercante a sus afiliados y a los trabajadores de la mar en general ante la convocatoria de huelga general en el sector para el próximo día 21 informa: que no es cierto que se hayan agotado los cauces de diálogo y negociación con la patronal ANAVE como pretenden los convocantes antes de acudir de acciones de presión tales, que la negociación del tercer Convenio General en el que UGT participará empleando todos sus medios y agotando todas las vías de entendimiento antes de llevar a los trabajadores a huelgas partidistas y sin sentido se realizará antes de llegar a presiones de este tipo, UGT-ITF- responsabiliza al sindicato convocante y a la Federación de Sindicatos Comunistas (TUI) de las graves repercusiones que se puedan producir a los trabajadores del sector, UGT-ITF exige la inmediata desconvocatoria de la huelga por existir solución por la vía de la negociación y el diálogo y pide a los trabajadores de la mar la responsabilidad que el caso requiere

FIRMADO Sindicato Marina Mercante UGT

UGT, sin apenas presencia en la flota, asumió el papel que le hubiera correspondido jugar a los armadores. Bien está que un Sindicato discrepe de otro en una acción o reivindicación concreta. Lo que es inadmisibile es que un sindicato boicotee una huelga asumida por la mayoría de los trabajadores. Lo mejor que podemos decir los marinos de la UGT es que han sido un instrumento en manos de la patronal. La verdad es que sencillamente se han comportado como esquirolas.

El C.O.M.M.E. envió el siguiente telegrama a la flota.

La Junta de Gobierno del COMME considerando que la convocatoria de Huelga General de la Marina Mercante se funda en motivos que afectan directamente a competencias profesionales que atañen al cuerpo profesional (Colegio), acuerda en su Asamblea Ordinaria del 12 de Enero hacer pública su opinión ante tal acontecimiento.

a) Reconoce la falta de una política marítima en el Estado Español, el incumplimiento de las soluciones que en su día se prometieron al sector, el encorsetamiento del empresariado naviero, y la falta de voluntad real de las partes implicadas, para buscar una solución razonable y adecuada a las necesidades de la Marina Civil, y en consecuencia de nuestra sociedad.

b) Reconoce que el marino tiene razones más que suficientes para hacerse oír y utilizar el inalienable derecho de huelga para hacer comprender a la Administración y Navieras que entre todos se debe dar solución, solución nada difícil, a los graves problemas expuestos en el punto anterior.

c) No obstante manifiesta que, las reivindicaciones planteadas en el manifiesto de convocatoria, ocultan los verdaderos intereses de los promotores de la huelga. Considera que este sistema de movilizaciones, en base a los motivos expuestos por el Sindicato convocante, son totalmente inaceptables en un Estado de Derecho.

d) Contemplamos, con profunda preocupación, que la convocatoria de huelga no puede beneficiar en nada la consecución de las legítimas aspiraciones de los Oficiales de la Marina Mercante y del resto de los profesionales en general.

e) Finalmente, hacemos un llamamiento a los Capitanes, Jefes y Oficiales para que obren en conciencia, sopesen la postura a adoptar, y actúen pensando siempre en la ética profesional que con legítimo orgullo de marino, debe presidir todas nuestras actuaciones

Firmado COMME

Telegrama torpe, falso y de difícil comprensión. El COMME, como la UGT, actúan a la contra, defendiendo objetivamente a las empresas. Nunca dicen lo que hay que hacer o defender. Se limitan a confundir a las tripulaciones con demagogia oponiéndose, que es lo fácil, a las acciones del SLMM.

Los medios de comunicación (prensa escrita, radio y televisión), se vieron sometidos al bombardeo permanente de notas de Anave y de la UGT. En líneas generales valoraron la importancia de nuestra Huelga y reproducían las notas que sobre ella le llegaban. Hoy es pintoresco recordar que los días 21 y 22 de enero, Anave y UGT informaban que sólo había tres barcos en huelga, cuando la realidad era veinte veces superior. Esas mentiras eran parte de la campaña destinada a desanimar a los trabajadores, restarle importancia a nuestra acción y confundir a la opinión pública. Anave se negó en varias ocasiones a un debate radiofónico con el SLMM

SOLIDARIDAD INTERNACIONAL

Nuestra huelga contó con el apoyo masivo de los sindicatos de clase del estado español (Comisiones Obreras, CNT, CSUT, SU, LAB, SOC, etc) y de los trabajadores portuarios (es de destacar la extraordinaria solidaridad y

apoyo que nos mostraron los estibadores, especialmente en puertos como Las Palmas y Barcelona). En el extranjero, la Huelga contó con la ayuda de los sindicatos afiliados a la Unión Internacional Sindical del Transporte y de un buen número de sindicatos encuadrados en el International Transport Workers Federation (ITF).

UNIDOS CON FIRMEZA ANTE EL FUTURO

La Huelga, la primera Huelga General en la marina mercante desde 1936, ha sido un éxito en cuanto al nivel de participación. Si tenemos en cuenta que sólo permitían el atraque en puerto a los buques que no tenían preaviso presentado (pese a lo cual muchos de estos buques, una vez atracados, se pusieron en huelga legal), la difícil situación política para los trabajadores explicada antes y todas las presiones y coacciones a que nos vimos sometidos, la Huelga, repetimos fue un éxito de participación.

No conseguimos alcanzar los objetivos que nos propusimos. El Convenio General no ha sido posible negociarlo este año. La Patronal, Anave, está dispuesta a todo y en estos momentos está "acordando" con UGT un acuerdo farsa, totalmente ilegal e ilegítimo, que los marinos hemos ya rechazado masivamente.

El éxito o fracaso de una huelga es siempre algo muy relativo. Si ojeamos la situación del movimiento obrero y sindical en tierra, con una UGT totalmente entregada a la patronal, firmando convenios sin tener apenas representatividad, y oponiéndose de forma histérica y vergonzosa al resto de los sindicatos y al conjunto de los trabajadores, fácil será llegar a la conclusión de que con nuestra lucha, en el terreno de la negociación, hemos conseguido ya frenar a la patronal e impedirle que utilizando a la UGT nos impusiera las condiciones que ellos querrían para este año. El acuerdo Anave-UGT contendrá sin duda algunos puntos interesantes para los trabajadores. Estos puntos son el fruto de nuestra lucha, de la Huelga General.

Pero, sobre todo, la Huelga General ha supuesto un caudal de experiencias de todo tipo para el Sindicato y los trabajadores de la mar que es difícil valorar en estos momentos en toda su dimensión. Para posteriores luchas sabremos ya como enfrentarnos ante las coacciones de las empresas y no nos engañarán tan facilmente las informaciones falsas procedentes del armador aunque estén firmadas por un sindicato o central sindical amarilla.

En la Marina Mercante hemos clarificado muchas cosas. En momentos de lucha, como los que hemos vivido, es cuando los trabajadores vemos con

más claridad quien son nuestros enemigos. Algunos capitanes se han tenido que quitar la máscara de paternalismo con la que actuaban hasta ahora. UGT y USO (ésta mucho menos importante) han dejado claro lo que son y donde están. Lo mismo que el Comme.

Con todos sus fallos y limitaciones, esta primera Huelga General ha demostrado hasta qué punto los marinos, un sector marginado y olvidado que nunca antes había sido capaz de hacer oír su voz, estamos dispuestos a seguir adelante para conquistar las reivindicaciones que consideramos justas. Justas y urgentes.

Por otra parte, la Huelga se ha producido con completo orden, sin que ningún altercado o incidente viniera a empañar la imagen de responsabilidad y madurez que los marinos y el SLMM nos hemos ganado. Ese es otro triunfo. Ante las provocaciones de armadores y comandantes, los trabajadores hemos respondido con serenidad reforzando nuestra unidad y combatividad. La moral es alta.

La importancia de los buques que han parado en puerto extranjero ha sido decisiva. Los 26 barcos en huelga (que le dieron un extraordinario eco internacional a nuestra acción y al SLMM) constituyen el dato más significativo del éxito de participación de la Huelga y de nuestra capacidad de lucha.

En cuanto a la segunda fase de la Huelga, que había de iniciarse el día 5 de febrero con carácter indefinido, la Secretaría General del SLMM, a la vista de la actitud de Anave, decidió transformarla en Huelga selectiva: sólo se pusieron en huelga aquellos buques de empresas que no se comprometieran con sus tripulaciones y con el SLMM a desembarcar a sus Delegados para negociar su propio Convenio de empresa, de una forma coordinada con las demás navieras, y siguiendo los criterios elaborados por la Asamblea General de Delegados de Buque para el Convenio General.

A la vista de lo que ha pasado, podemos afirmar que el cambio de táctica fue acertado. Entrar en esta segunda fase de la Huelga era arriesgado, pues las presiones de los armadores habían amedrantado en cierto modo a algunos tripulantes, siendo incierta la participación. Además la presión ante Anave era incluso mayor con esta táctica. Sobre todo nos ahorra entrar en un nuevo período de huelga, más duro que el anterior si cabe, gastando unas fuerzas que sin duda vamos a necesitar los trabajadores para afrontar con garantías de éxito las negociaciones particulares que se avecinan y donde vamos a tener una patronal cerrada y poco dispuesta a hacer concesiones y a negociar.

Está claro, además, que la Huelga es simplemente un arma. Ningún trabajador, ni desde luego el SLMM, va a la huelga porque sí. Vamos a ella, cuando agotada toda vía de diálogo, tenemos claro que no vamos a conseguir nuestras justas reivindicaciones si no hacemos alguna presión ante la Administración. Esa era y es la situación de este año. Y por eso, demostrando nuestro carácter de clase y de defensa de los intereses de los trabajadores, esta Histórica Huelga General.

De esta extensa información sería necesario matizar y completar algunas cosas. En primer lugar la actitud del SLMM ante la huelga. Que esta parecía inevitable a ojos de los dirigentes del SLMM lo prueba el escrito de Javier Moreno a todas las Asambleas, con fecha 27 de octubre, donde da cuenta de la *dinámica de movilización* y plantea la necesidad de crear *una CAJA SINDICAL en cada buque, para pagar los gastos de la huelga*. Es decir, el SLMM ya contaba con la huelga en fecha tan temprana como octubre de 1979. ¿Era clarividencia o tozudez? El SLMM ya sabía que la negociación iba a ser muy dura y que la situación política había cambiado hacia peor. En un escrito del Secretario de Organización a todas las Asambleas, fechado el 10 de septiembre de 1979, y en una reunión de la Secretaría General, en Barcelona, el 16 de octubre de 1979, ya se planteaban la convocatoria de la Asamblea General de Delegados de Buque, utilizando las cuarenta horas sindicales y viajes por cuenta de cada delegado. ¿Creía el SLMM que en esas condiciones iba a tener la fuerza demostrada en febrero para imponer sus condiciones? Desde luego había dirigentes que lo dudaban, pero la mayoría se mostraban partidarios de ir a un "tour de force" con la patronal⁶⁸. Lo que nadie esperaba, aunque sobre el papel se había analizado esa posibilidad⁶⁹, era la ayuda tan extraordinaria que la UGT, con su política de negociación a ultranza y paz social, para crecer y ocupar el hueco que dejaban a su derecha Comisiones Obreras y las pequeñas centrales sindicales, iba a prestar a ANAVE firmando, del brazo de la USO, el tercer Convenio General de la Marina Mercante.

En contra de la opinión del SLMM, cuyo análisis es lógicamente interesado,

⁶⁸ Numerosos documentos del SLMM de esa época, especialmente "Actas de la Permanentes" de la Asamblea de Bilbao de 23 de octubre y 10 de noviembre, se refieren a la necesidad de ir a la huelga general, incluso considerando su convocatoria antes de la entrada en vigor del Estatuto de los Trabajadores que estaba siendo pactado entre el Ministerio de Trabajo y las grandes centrales sindicales.

⁶⁹ Ver, SLMM, "Asamblea de Delegados-3º Convenio General", documento compuesto por 7 hojas fotocopiadas y grapadas, que fue distribuido por las Asambleas de Puerto y algunos buques, donde ya se prevén maniobras de la patronal con sindicatos dóciles.

la huelga general de enero de 1980 no fue un éxito. Ciertamente pararon 26 buques en el extranjero y un número elevado en puertos españoles (aunque el SLMM dió la cifra de 113 buques en huelga, la lista que figura en el "Cuaderno Sindical" citado, reproducida en "Avante", número 20, febrero-marzo de 1980, sólo contiene 64 nombres. Ver Anexo 18).

Tal vez, si la huelga general hubiera sido realmente masiva, UGT no se hubiera atrevido a firmar, sin representatividad alguna, el convenio general. Obviamente, el SLMM desconvocó, tras la experiencia de los días 21 y 22 de enero, la huelga indefinida a partir del 5 de febrero. Decisión lógica a la vista de las escasas fuerzas sindicales.

UGT y ANAVE negociaron en tiempo record el tercer Convenio General. Empezaron el 19 de febrero y terminaron el 14 de marzo. De postre, para evitar la impugnación del SLMM, que se produjo el mismo 14 de marzo, el Ministerio de Trabajo homologó el Convenio en menos de doce horas. Era la primera vez, y nunca se ha repetido, que un convenio colectivo era homologado con tanta celeridad. Hubo que hacerlo así porque al día siguiente, 15 de marzo, entraba en vigor la Ley 8/1980 del Estatuto de los Trabajadores que hubiera impedido la legalización del acuerdo ANAVE-UGT, dada la nula representatividad de UGT en la marina mercante. Asunto liquidado.

11.12 La división sindical.

La tremenda bofetada que para el SLMM supuso la firma del tercer Convenio General y el aislamiento en que había caído, propiciaron una importante desafiliación del SLMM y un crecimiento significativo de UGT. Al fin el Sindicato de Marina Mercante de UGT levantaba cabeza.

Hasta ese momento, UGT Marina Mercante había pasado por toda suerte de crisis y soledades. La ponencia sobre marina mercante y pesca presentada al II Congreso de la Federación de Trabajadores del Transporte de UGT, celebrado en San Sebastián los días 7, 8 y 9 de diciembre de 1979, era suficientemente explícita. Tras narrar las peripecias de UGT-Marina Mercante en pos del SLMM, causa de su levedad, y criticar el escaso apoyo recibido de la Federación, sintetiza ("Memoria del II Congreso de la

FTTEE", páginas 80-81):

Todo ello culmina con la actual situación -que podemos calificar de desastrosa para la UGT- en la que los errores cometidos han enfriado tremendamente las memorias ugetistas de la flota y las simpatías socialistas de los marinos, provocando que, en la actualidad, nadie se atreva a militar en organizaciones que no ofrecen alternativas claras a los trabajadores del sector.

El hecho de que se pertenezca a las organizaciones internacionales y no se aprovechen estas cuestiones y pueda afirmarse que es mínimo el número de marinos que militan efectivamente tanto en una como en otra organización (UGT y PSOE), hablan a las claras de los tremendos errores y de las graves equivocaciones cometidas (...)

Todo ello nos obliga plantearnos con el máximo rigor la actitud de UGT ante la grave situación existente en el sector extraer las conclusiones debidas y poner en práctica un *plan de acción* [en cursiva en el original] para la Marina Mercante y Pesca que nos conduzca a una fuerte implantación de la UGT en la mar, como asimismo del PSOE (...)

¿Contenía ese *plan de acción* la firma en solitario, tres meses después, del tercer Convenio General? El sindicato de Marina Mercante de UGT presentaba, efectivamente, en ese Congreso un balance pobrísimo: unos ingresos por cuotas de afiliados entre diciembre de 1977 y septiembre de 1979, casi dos años, de 254.194 pesetas, la mayor parte ingresadas de cuotas de afiliados a través de la firma de convenios ITF en buques de bandera de conveniencia, tripulantes a quienes prácticamente obligaban a afiliarse a UGT en el momento de firmar su contrato (ver "Avante", número 15); los gastos del STMM-UGT en el mismo período ascendían a 1.487.670 pesetas⁷⁰.

En el Congreso, el propio secretario general de la Federación de Trabajadores del Transporte del Estado Español explicaba perfectamente las intenciones de UGT en el proceso que afectó al SLMM antes del Congreso Extraordinario ("Memoria del II Congreso de la FTTEE", página 6):

⁷⁰ "Resumen de gastos e ingresos de la FTTEE desde el 7 de diciembre de 1977 al 7 de septiembre de 1979", páginas 16 y 17 de la "Memoria del II Congreso".

Durante todo el verano del 78 fue cuando se materializaron los contactos habidos con los compañeros socialistas que militaban en el SLMM. Tras un período de relaciones y de proyectos conjuntos, la alternativa ugetista fue derrotada por escaso margen (...) A partir de ese momento, los socialistas que había en el SLMM comenzaron a pasarse a UGT, ocupando varios de ellos cargos de responsabilidad en el STMM.

La unidad sindical era en esos momentos un tema proscrito en UGT. Mientras aparentaban, en el SLMM, una postura unitaria, el Comité Federal de la FTTEE, del 14 de mayo de 1978, resolvía lo siguiente sobre marina mercante ("Memoria...", página 50):

- a) Las Federaciones provinciales de Transportes dedicarán especial atención a la extensión y fortalecimiento de sus respectivos Sindicatos Provinciales de Marina Mercante.
- b) En el plazo de un mes deberá convocarse al Comité Federal del STMM-UGT con el fin de robustecer el Sindicato y revocar la Comisión Ejecutiva, si procede.
- c) El Comité Federal da un voto de confianza a la Comisión Negociadora que está llevando las conversaciones con el SLMM.

El pase de "los socialistas del SLMM a UGT" no reportó ningún beneficio. Ya tenían una mala experiencia en la Federación de Transportes con la "fusión" de USO: de los escasos militantes de USO que se afiliaron a UGT, casi todos ellos ferroviarios de Madrid, el más destacado, Pedro Cea fue expedientado en junio de 1978 y finalmente expulsado el 7 de abril de 1979⁷¹.

Lo mismo le pasó a UGT con el SLMM. A pesar del ingreso en sus filas de los "compañeros socialistas del SLMM", en octubre de 1978, el Comité Federal de la FTTEE se veía obligado a designar una Comisión Gestora de 5 miembros para dirigir el Sindicato de Marina Mercante ante la dimisión de 4 de los 7 miembros de la Comisión Ejecutiva del Sindicato. Y un año después de esas incorporaciones, en la reunión del Comité Federal de 2 y

⁷¹ Pedro Cea era un curtido sindicalista, presentado en el libro "Pasado y presente del Sindicalismo" como uno de los principales dirigentes de Renfe y de Madrid de USO.

3 de junio de 1979, la Comisión Ejecutiva de Madrid del Sindicato de Trabajadores de Marina Mercante-UGT se ofrecía, ante el caos reinante, para hacerse cargo de la totalidad del sindicato estatal ("Memoria..." página 55).

En conclusión, antes de la firma de tercer Convenio General, UGT no era absolutamente nadie en la marina mercante. El STMM, reconvertido a Sindicato de la Marina Mercante (SMM-UGT) en el II Congreso de la Federación de Transportes (diciembre de 1979), estaba completamente desmantelado. Pero la operación del tercer Convenio General reportó beneficios mutuos. UGT conseguía apoyo patronal para plantarse en el sector y ANAVE conseguía, al fin lo que no había conseguido antes: un Convenio económico de tramitación y resultados, rompiendo la línea de participación directa de los trabajadores.

El 1 de febrero, en respuesta a una carta de Javier Lozano proponiendo, tras la huelga general, el reinicio de negociaciones⁷², la patronal reponía con dureza: *negociación con las Centrales Sindicales y Sindicatos que se constituyan en interlocutores*; nada de delegados de buque en la negociación; nada de una Comisión Negociadora amplia y representativa, capaz de negociar con fuerza; nada de Actas de Aplicación en las empresas⁷³. Todo ello lo consiguió con la ayuda de UGT.

UGT, que decía defender la "asamblea de trabajadores" como órgano de decisión sindical, escribe ahora, en el "Preámbulo" a un folleto editado con el tercer Convenio General, que *es un dato positivo y esperanzador que las Organizaciones Sindicales y Empresariales asuman todo el protagonismo que les corresponde*⁷⁴. Si en noviembre de 1978, UGT consideraba que *el primer Convenio General para la marina mercante fue positivo al provocar una negociación colectiva en cadena en la gran mayoría de las navieras*⁷⁵, en abril de 1980 pretendían que era un logro para los trabajadores la

⁷² SLMM, "Propuesta de acuerdo para el inicio de las negociaciones del III Convenio General de la Marina Mercante", carta a ANAVE fechada el 29 de enero de 1980.

⁷³ ANAVE, "Propuesta de acuerdo para el inicio de las negociaciones del III Convenio General de la Marina Mercante", Madrid, 1 de febrero de 1980.

⁷⁴ Sindicato de Marina Mercante-UGT, "III Convenio General de la Marina Mercante", folleto de 34 páginas, sin fecha.

⁷⁵ STMM-UGT "A toda la flota mercante", documento mecanografiado de 6 folios, noviembre de 1978.

aplicación directa del tercer Convenio General⁷⁶.

Lo anómalo, lo preocupante, no era tanto el cambio brusco de criterios sindicales, que podían explicarse en función de un cambio de la situación política y social. Lo grave era que esos bandazos se producían en función de los intereses del momento. No había escrúpulos: había que debilitar al SLMM, única forma de crecer la UGT en la marina mercante, y todo valía para lograr ese fin coyuntural.

Para el SLMM, el Convenio ANAVE-UGT, era *un paso atrás* que pretendía *romper la unidad sindical y favorecer a ANAVE* ("Convenio ANAVE-UGT, un paso atrás", SLMM, marzo de 1980, folleto publicado en Madrid). Según el SLMM, el tercer Convenio, firmado con dos años de vigencia, suponía sobre el segundo Convenio General un recorte en la posibilidad de subida salarial, condicionada a las cuentas de resultados de las navieras; un retroceso en las condiciones de jornada y horas extras, cuyo carácter queda indefinido en beneficio del armador; y una subida exigua en vacaciones. ANAVE conseguía también la aplicación directa de lo pactado, evitando la *negociación en cascada*, como ellos mismo definieron las Actas de Aplicación del Convenio General.

Ya claramente a la defensiva, el SLMM optó por atrincherarse en una negociación empresa por empresa, con la intención de presionar allí donde hubiera fuerza para ello. Esta táctica dió escasos resultados a la luz de los acontecimientos posteriores.

11.13 Conclusiones.

Esta segunda etapa del SLMM coloca al movimiento obrero de la marina mercante en la cúspide de su historia. Será difícil volver a repetir experiencias como las Asambleas Generales de Delegados de Buque, elegidos éstos de forma unitaria por toda la tripulación, y los dos primeros Convenios Generales, negociados desde una posición de enorme fuerza y actividad sindical.

⁷⁶ UGT, "Unión de Marinos, Hoja Informativa 14", 8 de abril de 1980.

Una fuerza que no tuvo el tiempo necesario para consolidarse. Cuando el SLMM se plantea organizar su administración con rigor, a fin de estabilizar la estructura y garantizar su futuro, la fuga de dirigentes con experiencia y la reacción de la patronal, aliándose con UGT, empiezan a resquebrajar la fortaleza. ANAVE se limitó a fomentar la división sindical porque la experiencia histórica enseña que ese es el camino para debilitar a los sindicatos. Una vez establecida la división, sólo hay que facilitar la labor del sindicato menos malo, del que muestre mayor debilidad y por tanto mayor disposición al pacto. Eso fue lo que hizo ANAVE y le salió bien.

Ahora bien, ¿era posible la unidad sindical, base de la fuerza del SLMM? Todos los líderes ugetistas sostienen que no había condiciones objetivas, aseveración harto discutible aunque a fuerza de repetirla y actuar en consecuencia han conseguido que sea una realidad. En 1980, el movimiento sindical en España se encontraba ya dividido sin remisión. En ese panorama, la existencia del SLMM como sindicato de clase independiente tenía los días contados. Podía haber caído en el apoliticismo gremial, tras el que no pocos unitarios se refugiaban. Pero tomó justamente el camino opuesto. Después del Congreso Extraordinario se intensifica la presencia en la dirección del SLMM de marinos con una clara ideología de izquierdas y una sólida conciencia de clase.

Todos los dirigentes del SLMM, con muy pocas excepciones (José Zapata, Segundo Cerrato y pocos más), tanto en tierra como en los buques, son oficiales. Probablemente, de haberse mantenido el SLMM con toda su fuerza, la incorporación de tripulantes no titulados se hubiera dado dentro de un proceso normal de renovación de cuadros y estructuras. De hecho, en los Comités de Empresa -órgano unitario de representación de los tripulantes- eran cada vez más los especialistas elegidos. ¿Era, es, posible la unidad de categorías en una fuerte estructura sindical de la marina mercante? Rotundamente, sí. La experiencia del SLMM es incontestable al respecto. Los oficiales que organizan el SEOMM son el reducto conservador de la flota, lógicamente incómodos en una organización fundada en una ideología lejana de planteamientos elitistas y autoritarios. El SEOMM no hubiera sido ningún problema serio para la unidad sindical de no mediar el salto de UGT a partir de la firma alevosa del III Convenio General.

La huelga general con que acaba esta etapa ha de ser considerada un error, a la distancia de los años transcurridos. Un error de soberbia, tozudez y falta de clarividencia para analizar las consecuencias. Hay una lógica interna irreprochable en la decisión del Sindicato: ante la agresión de la patronal, decidida a luchar contra unos métodos de negociación eficaces para los

trabajadores era necesaria una respuesta contundente. Pero la cuestión era también otra. ¿Entendían la mayoría de los trabajadores de los buques lo que estaba en juego? ¿Calibró bien el SLMM la capacidad de maniobra de la patronal con la disponibilidad de UGT? Seguramente no a las dos preguntas. El fracaso de esa huelga, que no obtuvo ningún resultado, marca el punto de inflexión claro del SLMM. A partir de esa huelga, el sindicato fue debilitándose, perdiendo militantes, presencia en los puertos, actividad en los buques. La puntilla a todo el movimiento sindical en la marina mercante, no sólo al SLMM, fue el estallido de la crisis naviera que veremos en el último capítulo.

El I Convenio General de la Marina Mercante, de escaso contenido en comparación con el salto adelante que supuso el articulado del II Convenio, tuvo la virtud de abrir la vía de la negociación colectiva empresa por empresa. En ese ámbito se forjaron los militantes sindicales de los buques (Pineda, Odriozola, Medrano, Agripino, Garro, Eloy Barrios, Meñaka, Luismi Bilbao, Azkue, Lecertúa, Zarandona, Colomo, Cubero, etc.), que hicieron posible el excelente, para los trabajadores, II Convenio General, firmado de madrugada ante las resistencias finales de no pocos armadores de Bilbao, escandalizados por unos derechos sindicales y unas mejoras en el tratamiento del trabajo a bordo que ellos consideraban prácticamente subversivos.

La negociación en cascada que siguió al II Convenio General de la Marina Mercante fue mucho más conflictiva de la que siguió al I Convenio. Además, los flecos pactados en el II Convenio para una posterior negociación más pausada (jubilación, bolsa de embarque y seguridad e higiene a bordo), fue sistemáticamente boicoteda por ANAVE, incompaciente en las reuniones convocadas para tratar estos temas. La comisión sindical sobre seguridad e higiene (Montero Llerandi, Guezuraga y Odriozola), padeció varios desplantes injustificados de los armadores, no llegando a reunirse nunca ambas partes.

Alvarez de Linera, indiscutible conocedor de las interioridades de la patronal naviera, sostiene que los armadores llegaron a estar asustados de la fuerza del SLMM. Sin duda, ese temor les llevó a pactar con UGT y a potenciar cualquier organización (COMME, SEOMM), que pudiera debilitar al SLMM. Las razones y los intereses de Colegio y sindicatos para prestarse a colaborar en esa línea son todavía desconocidos en todos sus detalles, quedando la cuestión abierta para posteriores investigaciones y estudios.