

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 XII

LA ETAPA DESCENDENTE: DE LA HUELGA GENERAL AL V CONGRESO (FEBRERO 1980-DICIEMBRE 1985)

Este Capítulo recoge la marcha del SLMM durante más de cinco años, los últimos de su vida autónoma e independiente. Fueron tiempos a la defensiva, donde ya no se trataba de mejorar las condiciones de trabajo, sino de defender los puestos de trabajo. Años de reflujo sindical en los que, además, la división sindical se hace realidad a todos los niveles.

Años de crisis en la marina mercante, crisis larvada en la ausencia de navieros competentes, créditos fáciles y especulación intensiva, que causaría finalmente el desmantelamiento de la flota mercante bajo pabellón español y la destrucción de miles de puestos de trabajo. A ese derrumbe contribuyó la decisión del Gobierno (del PSOE), de recuperar los créditos hipotecarios del sector naval al precio que fuera.

Desde el punto de vista interno, este período contempla dos Congresos del SLMM, uno en 1980 y otro, el de integración en la Confederación Sindical de Comisiones Obreras, en diciembre de 1985, y tres convenios generales, de los cuales dos fueron firmados en solitario por la UGT. Contempla también el paulatino desmoronamiento de la estructura sindical unitaria creada en 1975.

La división sindical había triunfado con la firma del tercer Convenio General. El SLMM, en fase descendente, como toda la vida sindical del país en general, corría el riesgo, ahora sí, de convertirse en un organismo gremial y corporativo de carácter residual. Optó finalmente por la opción más coherente, refugiarse en una central sindical, sellando así lo que había llegado a ser un modelo vigoroso de unidad sindical.

12.1 Hasta el IV Congreso del SLMM

El SLMM salió de la huelga general de finales de enero de 1980 debilitado tanto en su organización como en sus planteamientos. Si la batalla con la patronal había supuesto un gran desgaste de fuerzas, la situación de aislamiento en que se veía sumido el SLMM por la actitud de UGT, del SEOMM y del COMME, aliados objetivos de los armadores en su enfrentamiento con el SLMM, llevó a la organización al desánimo y al pesimismo. Ello unido a las fugas de responsables y dirigentes y al descenso de las cotizaciones, conforma un cuadro de desolación.

Los armadores percibieron claramente ese cuadro. Podía empezar la caza del sindicalista. Algunos de los responsables del SLMM que habían vuelto a navegar se encontraron con despidos y otras formas de represalia. En "Avante" número 21, mayo-junio de 1980, Júpiter Rodríguez Franco (un pseudónimo de Zamora que parodiaba el nombre del jefe de personal de la Compañía Trasatlántica, Saturnino Sánchez Franco), bajo el título "Terrorismo empresarial", comentaba:

Empieza a ser alarmante el número de compañeros, precisamente aquellos que más se destacaron de entre la tripulación por la defensa de los derechos y reivindicaciones de todos los marinos, que están recibiendo cartas de despido. Dos empresas de rancia historia destacan en este panorama: la Trasatlántica (a punto de cumplir sus cien años de existencia con ese nombre); y la Naviera del Atlántico. Conviene retener sus nombres, denunciarlos en voz alta.

No se trata sólo de los despidos a los marinos que han sido dirigentes destacados del Sindicato (Cecilio Pineda, Javier Guezuraga, Iñaki del Corte, Javier Moreno, Cristian González, etc.). La lluvia está cayendo también sobre anónimos tripulantes que en sus buques lucharon por conquistar o defender su dignidad.

El caso de Miguel Irazola, uno de los compañeros que más ha dado al Sindicato desde su fundación, es bastante significativo. Primero tropieza con un capitán de muy dudosa profesionalidad y seguramente paranoico. Más tarde, la empresa Nuvamar le despide alegando una falsa y cómica "usurpación de funciones".

Y todo ello no parece -recordemos además los numerosos despidos producidos como consecuencia directa de la pasada Huelga General- una simple, acumulación de casos aislados. Más bien da la impresión de ser los primeros compases de una obra dirigida por empresarios histéricos y destinada a "limpiar" la flota, al mismo tiempo que aterroriza al resto de los trabajadores.

Algunas Comandancias de Marina, que hasta ese momento habían mantenido una discreta posición ante la marea sindical, se unieron a la ofensiva. En Valencia, el responsable de la Asamblea de Puerto, Javier Such y, el Secretario General de Organización, elegido en el Comité Estatal de 1-2 de marzo de 1980, en sustitución de Javier Moreno, Joaquín Rodrigo, vieron como, el 10 de abril, la Comandancia les abría el "procedimiento 108/80" por desacato a la autoridad e insulto a las fuerzas armadas. El delito: haber escrito, en una denuncia contra el buque "María de las Angustias", de Nueva Naviera Canaria, por tripulación incompleta y falta de medidas de higiene, que *la postura de la Comandancia* -que permitió salir al buque sin hacer lo más mínimo sobre la denuncia-, *no sólo significa un absoluto desprecio hacia la Ley y la política de pleno empleo del Gobierno, sino que representa, también, un atentado contra el derecho al trabajo, como recoge la Constitución, de los trabajadores en paro en este puerto*. Citados a declarar en dos ocasiones, finalmente los responsables del SLMM, que habían decidido hacer caso omiso de las amenazas, fueron conducidos por la policía, el 26 de mayo, a presencia del Juez instructor designado por la Comandancia.

En su obsesión por debilitar al SLMM, USO y UGT se dedicaron desde finales de 1979 a difundir unas hojas firmadas por una desconocida "Agrupación de garantía sindical del SLMM" donde, apelando al anticomunismo del régimen franquista, se pretendía ver todo tipo de maniobras de los "rojos" en el Sindicato. Se acusaba concretamente a Zamora y Moreno de querer controlar el SLMM "para promocionarse en el Partido". El texto, falso de cabo a rabo como la realidad acabó demostrando, era indicativo de una forma de entender la historia por parte de sus autores, como si ésta sólo fuera medro personal, y de una forma de actuar sin principios y sin escrúpulos. Esta campaña no cesó hasta el otoño de 1980.

En la organización, desde el punto de vista interno, se vivía en la zozobra. El Comité Estatal de 1-2 de marzo todavía contó con la presencia de 31 delegados de buque y 23 miembros de la estructura de tierra. En ese

Comité, además de sustituir a Javier Moreno, se aprobó una resolución ratificando las decisiones de la Secretaría General en cuanto a la huelga general de enero y la desconvocatoria de su continuación en febrero. El punto más importante era, sin embargo, el que se refería a la unidad sindical y a la línea participativa del Sindicato, rota por la tenaza ANAVE-UGT⁷⁷:

El Comité Estatal denuncia la vergonzosa actitud de la UGT que está permitiendo su utilización descarada por la patronal para actuar contra los trabajadores, confundiéndoles con telegramas e informaciones falsas y tendenciosas. El Comité Estatal del SLMM llama a todos los trabajadores de la mar a defender los modos de actuación sindical que posibilitan, a través de las asambleas, la máxima participación directa de los trabajadores en la negociación y en las decisiones que afectan a sus condiciones de vida y trabajo. El Comité Estatal llama a los trabajadores a permanecer alerta y rechazar todas las maniobras de división (por categorías, por ideología, etc.) que está realizando la patronal. Nuestra unidad sindical en el SLMM ha sido una de las armas más importantes en la conquista de nuestras reivindicaciones y hemos de conservarla y ampliarla.

Hubo antes del IV Congreso, otros dos Comités Estatales, (16-17 de mayo y 22-23 de agosto de 1980) con tan baja participación que no se cumplían las normas sobre el quorum necesario establecidas en el Congreso de La Coruña⁷⁸. Ambos estuvieron en buena parte dedicados a la preparación del IV Congreso, a realizar en Málaga los días 25, 26 y 27 de septiembre.

La Secretaría General decidió desautorizar a la Asamblea de Barcelona por haber firmado un acuerdo con la Federación de Transportes de la Comisión Obrera Nacional de Catalunya (CONC), el 9 de junio de 1980, que pretendía materializar un cierto nivel de relaciones institucionales⁷⁹. En concreto se preveía que dos miembros del SLMM podrían participar en la Comisión Federal de la CONC y que ésta propondría que fuera el SLMM

⁷⁷ Esta Resolución se publicó en "Avante", número 20, enero-febrero de 1980.

⁷⁸ Asamblea de Barcelona, "Sobre el último Comité Estatal", escrito mecanografiado de fecha 14 de mayo de 1980. De acuerdo con el artículo 20.8 de los Estatutos "para que la reunión del Comité Estatal sea válida habrá de contar al menos con la mayoría simple de sus miembros".

⁷⁹ Resolución de la SG, 4 de julio de 1980. En su punto tercero pide "exigir de la Asamblea de Barcelona y pedir al resto de las Asambleas que se abstengan, totalmente, de emprender acciones similares sin contar con la Secretaría General y con el conjunto del Sindicato".

quien designara a los representantes sindicales en aquellos organismos públicos relacionados con el mar que tuvieran prevista esta posibilidad.

En esa reunión de la SG se produjo ya la dimisión oral de Juan Zamora, formalizada en escrito de fecha 16 de julio de 1980, alegando motivos personales:

Insisto, por si hubiera alguna duda, en las razones personales de mi dimisión, y lamento profundamente no tener hoy el coraje de otras épocas para seguir peleando por los objetivos que nos mueven a todos. Confío en que me comprendereis y no se hará de mi marcha un tema de polémica inútil.

Una persona se quema por muchas razones. La mía es totalmente de índole privada. A las otras ya me había acostumbrado.

Financieramente, el SLMM se endeudaba por momentos. El teléfono de la otrora poderosa Asamblea de Barcelona estuvo cortado de mayo a septiembre. La propaganda del Congreso se hizo a base de préstamos personales de algunos delegados de buque⁸⁰. Andoni Lecertúa, Secretario General de Administración, lanzó una campaña de correspondencia a los afiliados pidiéndoles que domiciliaran el pago de la cuota por banco. Con escasos resultados: en diciembre de 1980 sólo había 532 domiciliaciones bancarias⁸¹. El número de domiciliaciones quedó estancado en 1225 desde mediados de 1981⁸². A partir de esa fecha aparecerá la posibilidad de cobrar la cuota sindical voluntaria a través del descuento en nómina, posibilidad abierta por el AMI (1980) y ratificada por el Acuerdo Nacional sobre el Empleo (ANE, 1981), que el SLMM utilizará sobre todo en las grandes empresas.

La política de atrincherarse en las empresas, donde todavía el SLMM disponía de una incontestable hegemonía, dió al principio algunos frutos. Muchas navieras, con más de cincuenta por ciento de los trabajadores del sector, se vieron obligadas a desembarcar a los delegados de sus buques

⁸⁰ SLMM, "Acta de la reunión de la Secretaría General", Madrid 2 y 3 de julio de 1980.

⁸¹ SLMM, "Acta del Comité Estatal" celebrado los días 7 y 8 de diciembre de 1980, en Madrid.

⁸² SLMM, "Acta de la reunión del Comité Estatal del SLMM, celebrada en la Asamblea de Bilbao, los días 17, 18 y 19 de julio de 1981".

para negociar convenio propio, o un Acta de Aplicación del Convenio General⁸³.

En Trasmediterránea se firmó en abril un Convenio Colectivo que incluyó al SEOMM en la negociación, con un resultado curioso: los no titulados consiguieron un régimen de vacaciones de 2x4, como forma de paliar el exceso de plantilla de la Compañía sin un expediente de regulación de empleo, y los oficiales se quedaron en 2x5. En esta Compañía se creó, en marzo, la primera Sección Sindical del SLMM, con Martín Luño, oficial de puente, como responsable, que venía a ser un paso más hacia la estabilización de la división sindical. Luño, que realizó un buen trabajo, aunque polémico, se mantuvo en este puesto hasta su dimisión en octubre de 1982. Fue sustituido entonces por Javier Guezuraga, oficial de máquinas.

La sombra del pacto ANAVE-UGT, sin embargo, cobraba día a día mayor peso, sobre todo por lo que afectaba a los procedimientos de negociación. Se imponían las "cúpulas" sindicales, la "sindicalización" del movimiento obrero y la "disminución de las unidades de negociación" de que hablaban los dirigentes ugetistas, en detrimento de la participación directa de los trabajadores en la mesa de negociación⁸⁴. En cuanto al contenido, Javier Lozano veía así las consecuencias del III Convenio General ("Avante", número 21, mayo-junio de 1980):

III CONVENIO GENERAL: UN PASO ATRAS

El III Convenio general negociado a espaldas de los trabajadores entre UGT y ANAVE ha sido, ciertamente, un paso atrás. Se ha retrocedido, tanto en los métodos de negociación (no se ha visto por ninguna parte la participación de los trabajadores) como en las conquistas alcanzadas en los convenios anteriores. Destacamos entre otros puntos negativos:

- No se ha conseguido el incremento del coste de la vida del año 1978 (15,7 por 100) ya que para el 77 por 100 de los buques los incrementos han sido del 13 al 13,5 por 100 y únicamente el 23 por 100 de los buques podrían alcanzar, según el Convenio, el 16 por 100.

⁸³ "Avante", número 20, enero-febrero de 1980, "Negociación colectiva... así va". Véase también el Acta de la reunión del Comité Estatal de julio de 1981.

⁸⁴ Ver las declaraciones de Apolinar Rodríguez y José Luis Corcuera en Aguilar, S. (director del estudio), "Sindicalisme i canvi social a Espanya 1976-1988", tomo IV, "Els líders. La cultura sindical del nucli dirigent de les organitzacions", páginas 196 y siguientes.

- Se permiten los descuelgues utilizando los criterios de pérdidas contables durante los años 1978 y 1979 y previsiones del 80, criterios que no sirven para ver si va o no va bien una empresa naviera por el tipo de negocio que es.
- Se ha introducido en el Convenio una filosofía respecto al incremento de las horas extras totalmente negativa para los trabajadores y contrario a los criterios del Estatuto de los Trabajadores.
- Escaso o nulo aumento de vacaciones para la mayoría de las empresas.
- Se ha roto con la dinámica de participación de los trabajadores, mediante la aplicación directa del Convenio sin Actas de Aplicación.

Una visión opuesta manifestaba, lógicamente, UGT. Para este sindicato, el III Convenio había que considerarlo *un importantísimo avance en las justas reivindicaciones de los trabajadores*. Con estupor, UGT alardeaba además de haber llegado a ese fastuoso resultado *sin tener que recurrir al derecho de huelga*⁸⁵.

Sobre el espinoso asunto de la militarización de la marina mercante, la Asamblea de Barcelona informaba a todas las Asambleas de una reunión mantenida a principios de agosto de 1980 con el diputado del PSOE, Juli Busquets, comandante del arma de Ingenieros, diplomado de Estado Mayor y autor de un libro estimable sobre sociología militar⁸⁶, para tratar el tema del proyecto de ley de reforma del Código de Justicia Militar que acababa de ser aprobado por el Congreso de los Diputados⁸⁷. Según Busquets, la reforma aprobada, tras algunas enmiendas presentadas por su grupo y por el PCE inspiradas en las ideas de Ruiz Soroa/SLMM, excluía a los marinos mercantes de la Jurisdicción Militar.

A su vez, la Ley Penal y Disciplinaria (LPDMM), de 1955, condenada sin remisión, por su carácter totalitario tras la entrada en vigor de la Constitución, en diciembre de 1978, tuvo una pervivencia más azarosa. El

⁸⁵ UGT, "III Convenio General de la Marina Mercante", documento mecanografiado, sin fecha.

⁸⁶ Juli Busquets, "El militar de carrera en España", Editorial Ariel, Barcelona, 1978.

⁸⁷ "Informe de la Asamblea de Barcelona sobre reforma del Código de Justicia Militar", Asamblea de Barcelona, 6 de agosto de 1980.

Gobierno de Unión de Centro Democrático, partido mayoritario en la elecciones legislativas de marzo de 1979, preparó un proyecto de Ley "sobre sanciones por infracciones administrativas en la marina mercante", proyecto aprobado en Consejo de Ministros el 16 de octubre de 1981 y presentado a las Cortes para su tramitación parlamentaria. El texto de la ley propuesta pretendía abolir el Título II de la LPDMM, "disposiciones disciplinarias", que pasaban de forma expresa a la jurisdicción laboral. El proyecto era confuso y contemplaba como ilícitos administrativos conductas que no pasaban de ser meros incumplimientos laborales o del contrato de pasaje, cuestiones ambas que tenían que salir de la jurisdicción administrativa.

Jordi Solé Tura, catedrático de Derecho, que fue ministro de Cultura del Gobierno PSOE entre 1991 y 1993, presentó, el 3 de febrero de 1982, en nombre del Grupo Parlamentario Comunista, PCE-PSUC, una enmienda a la totalidad, añadiendo que *una reforma actual debería incriminar, al menos como infracciones administrativas, la navegación con tripulación incompleta, la garantía de los controles de seguridad y el incumplimiento de los armadores de obligaciones laborales que afectan a la seguridad del buque.*

La oposición socialista-comunista al proyecto de ley, amén de la poca claridad de ideas del propio Ministerio de Transportes al respecto, consiguió que no fuera aprobada la ley por el Congreso de los Diputados.

El Gobierno socialista avanzó bastante más. Aunque, en un primer momento, no abandonó el proyecto de ley heredado del gobierno anterior, lo dejó dormir indefinidamente y centró sus esfuerzos en introducir unos pocos retoques en el Código Penal, algunos innecesarios por reiterativos, a fin de abolir sin más la LPDMM⁸⁸. Esta idea, sencilla y eficaz, no se culminó al surgir la posibilidad de incluir la abolición de la LPDMM en una futura Ley de Ordenación de la Marina Mercante, retomando, aunque con cambios el proyecto de UCD de 1979, que nunca llegó a ver la luz. Así aguantó la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante hasta su abolición formal en 1992.

⁸⁸ Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Dirección General de la Marina Mercante. "Anteproyecto de leyes de Código Penal y de Infracciones Administrativas", carta firmada por José Luis García Gabaldón (P.O.) y remitida a Secretario General del SLMM, 26 de enero de 1984.

12.2 El IV Congreso del SLMM.

El Comité Estatal de 22-23 de agosto aprobó el lema del IV Congreso, "AVANTE CON UNIDAD Y FIRMEZA", su organización y las diecisiete ponencias, divididas en tres bloques, que se presentarían para su discusión, ponencias que fueron publicadas en un librillo de 89 páginas tamaño folio⁸⁹:

I. DEFENDER LOS PUESTOS DE TRABAJO.

Oímos a veces en boca de los armadores y de algunos representantes de la Administración que las presiones de los trabajadores por conseguir incrementos salariales y de vacaciones están llevando al hundimiento del sector y a la pérdida de los puestos de trabajo. Nada más falso. Está claro que, con ello, lo que se pretende es ganar la "batalla ideológica" a los trabajadores para que éstos, ante el temor de perder el empleo, limiten y frenen sus reivindicaciones.

En estas tres ponencias sobre empleo y desarrollo de la Marina Mercante analizaremos las verdaderas causas que están frenando el desarrollo del sector, ofreciendo algunas alternativas que creemos deberían ser discutidas por todas las partes interesadas (armadores, Administración y sindicato), para poder afrontar la crisis del sector y garantizar los puestos de trabajo.

Ponencia 1. *Empleo y desarrollo en la marina mercante*, preparada por Antonio Palacios.

Ponencia 2. *Empleo y situación política actual*, Asamblea de Bilbao.

Ponencia 3. *Objetivos concretos para defender los puestos de trabajo*. Esta ponencia estaba preparada por Bilbao, en lo referente a banderas de conveniencia, Barcelona, sobre ventas de buques, y Antonio Santos, de Madrid, sobre Bolsa de Embarque.

⁸⁹ SLMM, "Ponencias IV Congreso", Madrid, agosto de 1980.

II. CONSOLIDAR EL SINDICALISMO UNITARIO Y DE CLASE.

Parece evidente que, hoy más que nunca, es necesario un sindicato que promueva la unidad y la participación de todos los trabajadores, capaz de hacer frente a la ofensiva de la patronal. Y mucho más en sectores como el nuestro donde la dispersión y el alejamiento juegan en contra nuestra y nos impides ser capaces de llevar adelante, divididos, cualquier actividad y lucha sindical con garantías de éxito. Hoy, más que nunca, creemos que el SLMM, sindicato unitario, es necesario.

Sin embargo, no basta con decir que es necesario. Al SLMM hay que hacerlo también posible. Para ello, debemos mantener los principios de unidad e independencia del SLMM de cualquier grupo político y sindical pero, al mismo tiempo, estrechar aún más las relaciones con todos los sindicatos de clase. Es asimismo indispensable levantar el armazón que haga posible este tipo de sindicalismo.

Ponencia 4. *El SLMM, modelo sindical adecuado para una época de crisis*, Asamblea de Barcelona.

Ponencia 5. *El SLMM, un sindicato posible*, preparada a medias por Barcelona y Andoni Lecertúa.

Ponencia 6. *Reforma de Estatutos*. Las propuestas eran pocas y breves. Reducir la Secretaría General a 5 miembros en vez de siete; volver a la Coordinadora Estatal; y sobre el tema de los oficiales, o crear el Sindicato Libre de Oficiales de la Marina Mercante (SLOMM), o bien limitarse a una Sección de Titulados dentro del SLMM.

Ponencia 7. *Negociar con participación*, Javier Lozano.

Ponencia 8. *Hacer posible la huelga en la mar*, preparada conjuntamente por Gijón y la Asesoría del SLMM en Madrid.

Ponencia 9. *Avanzar en los derechos sindicales*, Javier Lozano.

Ponencia 10. *Los técnicos dentro del SLMM*, Cecilio Pineda.

Ponencia 11. *Formación Sindical*, Asamblea de Valencia.

Ponencia 12. *Ganar las próximas elecciones sindicales*, Antonio Santos.

Ponencia 13. *Seguridad e Higiene, Sevimar y salud a bordo*, José Manuel Montero Llerandi.

III. MEJORAR LAS CONDICIONES DE VIDA Y TRABAJO A BORDO.

Si nuestra principal preocupación, en este momento, es el empleo y cómo garantizar nuestros puestos de trabajo, no por ello debemos olvidar que tenemos una dura lucha por delante para mejorar nuestras condiciones de vida y trabajo a bordo, democratizar más y más nuestra convivencia. Así hemos de luchar por mejorar las condiciones de seguridad e higiene a bordo, controlar la reducción de cuadros mínimos que, además de quitarnos puestos de trabajo, está significando, de hecho, una sobreexplotación; desmilitarizar y democratizar nuestra vida a bordo; mejorar la Seguridad Social planteando una alternativa de funcionamiento desburocratizado del ISM; mejorar la jubilación tanto en reducción de edad como en las prestaciones, etcétera.

Ponencia 14. *Cuadros Mínimos de Tripulación*, Asamblea de Vigo.

Ponencia 15. *Desmilitarizar la marina mercante*, Ruiz Soroa y Marino Villa.

Ponencia 16. *Seguridad Social e ISM*, Javier Lozano.

Ponencia 17. *Jubilación*, Javier Lozano.

El Congreso tuvo lugar en el Hotel La Colina, de Torremolinos, los días 25, 26 y 27 de septiembre de 1980. Allí, al igual que en el III Congreso, se leyeron, debatieron y aprobaron todas las ponencias, que eran reflejo de un excelente trabajo de análisis y participación, como nunca más se volvería a dar en la marina mercante⁹⁰. Sobre los temas más polémicos se aprobó lo siguiente:

* Una Secretaría General de cinco miembros, con los siguientes elegidos:

- ▶ Coordinación y Organización: Cecilio Pineda Alonso (Barcelona).
- ▶ Administración y Finanzas: Andoni Lecertúa (Madrid).

⁹⁰ Las resoluciones del IV Congreso aparecieron publicadas en "Avante", número 22, octubre de 1980.

- ▶ Acción Reivindicativa: Javier Lozano (Madrid).
- ▶ Prensa y Formación Sindical: Javier Such (Valencia).
- ▶ Relaciones Exteriores: Jon Murueta (Bilbao).

* Comité Estatal, formado por la estructura de tierra (los cinco componentes de la SG y 13 responsables de Asamblea de Puerto), más 30 miembros elegidos en el Congreso:

NOMBRE	NAVIERA
Javier Guezuraga	Transmediterránea
Santiago Extremeño	Naviera Aznar
José M ^a Odriozola	Naviera Química
Jon Azkue	Naviera Aznar
Jesús Fernández	S.B.C.
Joaquín Rodrigo	En paro
Rafael Sancho	Naviera Butrón
Juan Zamora	En paro
Francisco Cubero	Naviera Pinillos
Martín Luño	Transmediterránea
José M ^a Churruca	Ponte Naya
Miguel Irasola	En paro
Juan Luis Bilbao	Arcasa
Antonio Asencio	García Miñaur
José M ^a Peñarredonda	Remolcadores Bilbao
Javier Moreno	En paro
Jesús Zarandona	Vasco-Madrileña
Jesús Urdangaray	García Miñaur
Cristian González	En paro
Rafael Merino	Vicente Suárez
Carlos Artech	Euroflot

Luis Miguel Bilbao	Letasa
Segundo Cerrato	En paro
Angel Navarrete	Sokomar
Javier Larrea	Vapores Carmen
Victor Soñora	Contenemar
Juan Antonio Martín	Naviera Zabat
Manuel Ortiz	En paro
José Pelayo	En paro
Eusebio González	Naviera del Atlántico

Para evitar los problemas de las anteriores reuniones del Comité Estatal, el Congreso aprobó una enmienda que otorgaba validez al Comité con la presencia de un tercio de sus miembros, es decir, 16 asistentes.

* En relación al tema de los oficiales, el Congreso se decantó por la alternativa de crear una "Comisión de Titulados", desechando el cambio que suponía crear un sindicato de oficiales hermano.

Por lo demás, el IV Congreso ratificó la línea autónoma del SLMM y la búsqueda de acuerdos *para estrechar las relaciones con las centrales sindicales que asuman y respeten nuestros planteamientos*.

En su primera reunión, Madrid, 6 y 7 de octubre de 1980, la Secretaría General valoraba el congreso como *buena organización y como bastante mediocre la participación*. Sobre el contenido, *en general se valoró que el Congreso había sido serio y clarificador, abordándose en profundidad temas hasta hace poco tabú, en un clima de serenidad que dice mucho del nivel de madurez que estamos alcanzando*⁹¹. Para Juan Zamora, el IV Congreso tuvo, en sí mismo, el valor de demostrar la transparencia y la democracia interna del SLMM (*Un Congreso muy serio, "Avante"*, número 22, octubre de 1980).

⁹¹ Según el Acta de la reunión redactada por el Secretario General de Coordinación y Organización, Cecilio Pineda.

12.3 La organización entre el IV y el V Congreso.

La Secretaría General elegida en el IV Congreso, de nuevo todos oficiales (tres de puente y dos oficiales radiotelegrafistas), mantenía ese equilibrio tácito entre las Asambleas de mayor peso dentro del Sindicato. Barcelona, ostentaba la Coordinación (una especie de secretario general no confeso), ahora con el añadido, en la misma persona, de la Secretaría de Organización; en Valencia residía ahora la prensa y la formación sindical; Bilbao retenía todo lo referente a buques extranjeros y relaciones con el exterior; y en Madrid, cada día más importante en la estructura del SLMM, se asentaban la administración y la acción sindical.

Se volvió, sin embargo, a repetir la historia de las anteriores secretarías. Cecilio Pineda, un dirigente de larga trayectoria sindical, dimitió antes de los tres meses, en el Comité Estatal del 7-8 de diciembre de 1980. Lecertúa le sustituyó momentáneamente hasta que en la siguiente reunión del Comité, 27-28 de febrero y 1 de marzo de 1981, se eligió para sustituirle a otro dirigente de Barcelona, Francisco Ferrera, oficial radiotelegrafista.

En el tiempo que Andoni Lecertúa se responsabilizó de la Coordinación y la Organización, además de su responsabilidad de Administración, convocó una reunión de la estructura de tierra, *con carácter urgente y estrictamente confidencial*, en Madrid, los días 3 y 4 de enero⁹². Andoni, abrumado por la situación de irresponsabilidad y descoordinación del SLMM, pedía en la convocatoria *sacrificio, responsabilidad y creencia en el futuro*. Con lucidez, solicitaba ya entonces, con carácter de urgencia, la *necesidad de hacer prácticos los acuerdos con otras organizaciones, con el fin de estructurar nuestra propia organización*. Paradójicamente, aunque la propia realidad iría conduciendo al SLMM por esa senda, culminada con la integración en Comisiones Obreras, el Comité Estatal celebrado en Bilbao en julio de 1981 rechazó la utilización conjunta de locales con otras organizaciones sindicales⁹³.

La nueva Secretaría General (Ferrera, Lecertúa, Lozano, Murueta y Such), permaneció poco más de un año, hasta que en el Comité Estatal de 14-15

⁹² SLMM, "Reunión de la estructura de tierra, días 3 y 4 de enero de 1981", documento mecanografiado. La convocatoria a las Asambleas se hizo telefónicamente.

⁹³ SLMM, "Acta del Comité Estatal celebrado en Bilbao los días 17, 18 y 19 de julio de 1981", documento mecanografiado.

de mayo de 1982, dimitieron, de golpe, Javier Lozano, Javier Such y Francisco Ferrera. El primero por cansancio; ha sido el responsable del SLMM con mayor resistencia y el único que ha permanecido en la dirección de forma ininterrumpida desde junio de 1975: siete duros años. La labor dirigente de Javier Lozano Ibarbengoetxea, radiotelegrafista de la marina mercante, la inteligencia y la templanza que transpiran sus muchas aportaciones al SLMM, son una de las claves del resurgir del sindicalismo democrático en la marina mercante. El segundo, entró a trabajar en Telefónica. Y Paco Ferrera volvió a navegar.

Nunca fueron sustituidos. El Comité Estatal celebrado en Madrid los días 10 y 11 de junio de 1983, un año después de las dimisiones, resolvió dejar vacantes esas secretarías. Desde 1982 hasta diciembre de 1985, cuando se celebró el V Congreso, volvió a dirigir el SLMM una cabeza bicéfala de dos secretarios generales, Jon Murueta, en Bilbao y Andoni Lecertúa, en Madrid. La responsabilidad de publicar el "Avante", que había pasado de Barcelona a Madrid tras el Congreso de La Coruña (con el paréntesis del número 17, de sólo dos hojas, editado en Bilbao), y de Madrid a Valencia tras el IV Congreso, regresó a Bilbao a partir del número 27, febrero de 1982, asentándose definitivamente en Madrid a partir del número 29. El reparto de tareas entre Murueta y Lecertúa, tal como figura en el Acta del Comité Estatal de los días 14 y 15 de mayo de 1982 era el siguiente: acción reivindicativa, exteriores y prensa, Murueta (en Bilbao); coordinación, organización, administración y finanzas, Lecertúa (en Madrid). Que el mayor peso en la dirección del Sindicato, con diferencia, recayó en Andoni Lecertúa no sólo queda claro en sus viajes y actividad como representante del SLMM y en la decisión de redactar el "Avante" en Madrid; el propio "Avante", la publicación oficial del SLMM, publicó una foto con Andoni Lecertúa y otras personas y el siguiente pie: *El Secretario General del SLMM con los sindicalistas soviéticos* ("Avante", número 33, sin fecha; probablemente, editado a finales de 1983 o principios de 1984).

Del cuarto al quinto Congreso, el Comité Estatal se reunió en 18 ocasiones. Una en el año 80; 4 en 1981; otras cuatro en 1982; sólo tres veces en 1983; cinco en 1984, que fue un año de gran actividad sindical; y en una única ocasión en 1985. Existe acta de todos ellos, menos de dos: el de 5, 6 y 7 de marzo de 1982 y el de 30 de noviembre y 1 de diciembre de 1984. La media de participación era de 14 delegados de buque y miembros del Comité Estatal y 9 liberados de la estructura de tierra. La de menor participación fue la de diciembre de 1980, con sólo 9 miembros del Comité que no eran a su vez liberados del SLMM; la de mayor participación se produjo el 3, 4 y 5 de septiembre de 1984, reunión celebrada en Bilbao,

donde se tomaron importantes decisiones sobre el futuro de la organización, aprovechando la presencia en Bilbao de numerosos delegados de buque desembarcados para negociar sus convenios de empresa: participaron 24 miembros del Comité Estatal y delegados, y once liberados. En todas las reuniones participaron además diversos asesores jurídicos y económicos (Antonio Palacios, Julio Santos, Andrés Villar, etc.), y en algunos Comités Estatales figura como invitada Ana Tello, responsable de organización de la Federación del Mar de Comisiones Obreras.

En todos los Comités Estatales, además de los problemas puntuales de acción sindical y reivindicativa, se trataban los temas de la organización:

* El no cumplimiento del Reglamento de Organización y Administración, reformado en el IV Congreso para hacerlo más riguroso; entre otras cosas se creó una "Comisión de Control" para fiscalizar la administración de las Asambleas de Puerto, que, en realidad, nunca llegó a funcionar.

* El derrumbe de las Asambleas, cuyo momento más bajo se produjo en mayo de 1982 con el cierre temporal de las Asambleas de Barcelona y Las Palmas, dos de los puertos españoles con mayor tráfico de buques, y la decisión del Comité Estatal de cerrar definitivamente las Asambleas de Málaga, Cádiz y Sevilla.

* Y el agobio de las finanzas, producto del descenso de las cotizaciones y una estructura montada para un mayor nivel de ingresos.

A medida que iba creciendo la domiciliación bancaria y el pago de la cuota sindical a través de las empresas, se hacía menos necesario que las Asambleas asumieran el papel recaudador que habían detentado desde su origen. Ese papel obligaba a visitar los buques y convocar reuniones con la tripulación, de forma que la presencia del SLMM a bordo, el sindicalismo de base, era una realidad, porque el responsable del SLMM en el puerto no podía, obviamente, limitarse a cobrar las cuotas de los afiliados. Pero ese papel sindical y participativo también iba cayendo en picado a medida que se iba imponiendo (incluso a través de leyes y reglamentos desde 1982), el modelo de sindicalismo "ahormado", en expresión de José Luis Corcuera, defendido por UGT/PSOE y aceptado, lógicamente, por la patronal.

La situación real de afiliación y cotización del SLMM figura en el acta del Comité Estatal celebrado en Madrid los días 8, 9 y 10 de mayo de 1981, de acuerdo con los datos elaborados por Andoni Lecertúa:

Número de afiliados en el año 1.978	12.488
Pagaron todo el año 1.978	6.629
Pagaron parte del año 1.978	5.859
Nuevos afiliados en el año 1.979	4.168

Afiliados en el 78 que continuaron el pago del 1.979	6.582
Afiliados que pagaron todo el año 1.979	5.868
Afiliados que pagaron parte del año 1.979	4.882
Nuevos afiliados en el año 1.980	1.547
Afiliados en el 79 continuaron el pago en el 1.980	4.488
Afiliados en el 78 continuaron el pago en el 1.980	3.011
Afiliados en el 80 que pagaron todo el año 1.980	2.095
Afiliados en el 80 que pagaron parte del año 1.980	3.130

Mensualidades pagadas en 1.980 del año 1.978	$1.692 \times 250 = 423.000$ Ptas.
Mensualidades pagadas en 1.980 del año 1.979	$15.884 \times 250 = 3.971.000$ Ptas.
Mensualidades pagadas en 1.980 del año 1.980	$56.451 \times 300 = 16.935.300$ Ptas.
Mensualidades pagadas en 1.980 del año 1.981	$1.095 \times 300 = 328.500$ Ptas.
Mensualidades pagadas en 1.980 del año 1.982	$672 \times 50 = 33.600$ Ptas.

Total de ingresos según fichas	21.691.400 Ptas.
--------------------------------	------------------

Indice de cotización:	33,09%
Total de afiliados a 20-XII-1.980:	18.209
Afiliados al corriente a 20-XII-1.980:	3.504 (19,24%)
Efectuaron algún pago en 1.980:	6.484 (35,61%)

Los ingresos del SLMM, en 1980, por cotizaciones de los afiliados, se

elevaron a algo más de veintiún millones y medio de pesetas, cifra coincidente con las publicadas en el folleto de propaganda general del SLMM ante las elecciones sindicales de finales de ese año. Lo publicado en el folleto preveía también un ingreso de tres millones y medio de pesetas por "aportaciones convenios" y 600.000 por "aportaciones voluntarias". Como quiera que los gastos de 1980 habían sido de casi treinta millones (casi el 90% en salarios, alquiler de locales, teléfono y viajes), la deuda, el deficit del SLMM se elevaba a cuatro millones de pesetas.

Aunque no existen datos explícitos en los años siguientes, todo parece indicar que hasta 1985, el SLMM mantuvo ese nivel de alrededor de 6500-7.000 afiliados y 3.000-3500 cotizantes completos. Aún siendo, con gran diferencia, la mayor fuerza sindical del sector, ese número de afiliados/cotizantes era insuficiente para mantener una organización de las características del SLMM, aún contando con las ayudas por asesoramiento de convenios. El diseño deseado, el "diseño ideal" del SLMM para mantenerse autónomo y con fuerza, tal como publicó el "Avante" número 30, sin fecha (probablemente salió a mediados de 1983), precisaba de 18 Asambleas de Puerto (Bilbao, Barcelona, Vigo, Algeciras, Cartagena, Las Palmas, La Coruña, Huelva, Valencia, Tenerife, Cádiz, Tarragona, Málaga, Palma de Mallorca, Pasajes, Santander, Gijón y Avilés), más la Asamblea de Madrid; 28 liberados a tiempo completo, de los cuales ocho con atribuciones directivas de carácter general, y 12 colaboradores *en algunas de las principales Asambleas*. Todo ello venía a costar, como mínimo del orden de 56 millones y medio de pesetas, cifra jamás alcanzada por el SLMM, que en los años de esplendor suplía las carencias económicas con voluntarismo militante. La información del "Avante" concluía con una sencilla reflexión: ese modelo sindical, fiel a los orígenes y principios del SLMM, sería perfectamente posible si los 18.325 afiliados, *de los cuales no hemos recibido ninguna comunicación dándose de baja*, cotizaran al año algo más de tres mil pesetas, es decir la cotización vigente desde 1980 (300 pesetas mensuales), y contando con encontrar marinos dispuestos a asumir responsabilidades sindicales en tierra.

La cruda realidad era muy distinta. A finales de 1984, un informe de Andoni Lecertúa sobre las finanzas del SLMM concluía que *nos hemos mantenido gracias a la economía paralela, es decir minutajes* (por asesoramiento de convenios), *conflictos* (merced a la cantidad que las Asesorías Jurídicas habían de pasar al Sindicato de los casos que llevaban), *etc.*⁹⁴

⁹⁴ SLMM, "Acta Comité Estatal celebrado en Bilbao los días 3, 4 y 5 de septiembre de 1984".

El problema de encontrar militantes con experiencia y voluntad para dirigir una Asamblea de Puerto era endémico. Ya en octubre de 1980, Cecilio Pineda, Secretario General de Coordinación y Organización, recomendaba en un largo informe que era mejor cerrar una Asamblea que mantenerla abierta con un liberado irresponsable⁹⁵:

En primer lugar, y esto no es responsabilidad exclusiva de esta Secretaría, que nunca más caigamos en el error (que tanto nos ha costado) de liberar, y mucho menos nombrar responsables de Asamblea, en aras de cubrir huecos, a compañeros poco preparados y sin un mínimo de conciencia de clase. En la memoria de todos estará el daño que nos han hecho hombres como Duarte, "aquel" de Cartagena, etc. etc. Yo diría, que a más de lo anterior, cualquier nuevo miembro de la estructura del SLMM debe ser suficientemente conocido, y pasado por un suficiente aprendizaje. En este sentido, propongo que de inmediato sean apartados de la estructura de tierra los actuales responsables de Santander y Cartagena, por los motivos de todos conocidos. En consecuencia, debemos hacer nuestra la frase de que mejor una Asamblea cerrada que mal representada, aún cuando existan motivos que aparentemente aconsejen lo contrario, como la inminencia de las elecciones sindicales o cualquier otra causa.

En una carta del responsable de Gijón, Manuel Villar, sin fecha aunque probablemente escrita entre finales de 1982 y principios de 1983, afirma que el *objetivo parece ser salvar al Sindicato*. ¿Quién pone en peligro el Sindicato?, se pregunta Villar. Y responde: *no parece que sean ideas de liquidar el Sindicato, aunque las pudiera haber, ni por la realidad económica, que aunque no muy boyante, tampoco es desastrosa, ni siquiera el descenso de afiliados. El problema fundamental es la falta de gente válida para la estructura de tierra.*

En efecto, las Asambleas, también por el coste económico, iban siendo cerradas. De hecho, el SLMM, entre 1981 y 1985, sólo funcionó relativamente bien, es decir sin el empuje de los primeros años, en Bilbao, Vigo (con Alfredo del Río), y Madrid. Puntualmente, se reabrían algunas Asambleas y funcionaban durante algún tiempo, aunque con deficiencias: Valencia, Gijón, Málaga, La Coruña, Barcelona, Tenerife. Los casos de Algeciras, con un responsable que aguantó algo más de un mes a mediados

⁹⁵ Cecilio Pineda "Reestructuración Asambleas de Puerto aprobada en el IV Congreso", documento mecanografiado, sin fecha.

de 1982, abriendo y cerrando la Asamblea; o Las Palmas, con tres cierres y tres reaperturas en función de la llegada de un responsable que se hiciera cargo, son los casos más notorios, pero no los únicos.

En junio de 1983, la situación de las Asambleas era la siguiente⁹⁶:

Están funcionando bien las Asambleas de Bilbao y Madrid. Se cubre con deficiencias: Málaga, Las Palmas, Huelva, Barcelona y Gijón (esta última con serios problemas). Funcionan en colaboración con CCOO, pero muy deficientemente, Pasajes y Santander. En colaboración con CCOO y sin problemas: La Coruña y Vigo.

La debilidad creciente de la organización se refleja también en los reiterados aplazamientos que sufrió la convocatoria del V Congreso que, de acuerdo con los Estatutos, debería haberse realizado anualmente. La convocatoria del "próximo congreso" formaba parte del Orden del Día previsto para el Comité Estatal de diciembre de 1982, celebrado en la "esperanza del cambio" por el triunfo electoral y el nuevo Gobierno del PSOE. En el Comité Estatal de marzo de 1983 se aprobó no demorar *más allá del otoño* la celebración del Congreso. Tres meses después, el siguiente Comité Estatal decide que el Congreso se celebre en Bilbao y se crea una comisión de cinco destacados miembros de la estructura de tierra para prepararlo. Seguramente, fruto del trabajo de esta comisión (Guezuraga, Azcue, Alfredo del Río, Vicente Assins y Juan Martín), fue la publicación en "Avante", número 32 (¿septiembre-octubre 1983?), del cartel anunciador del V Congreso con el lema "TODOS UNIDOS PARA SEGUIR AVANTE: mantener el SLMM; mantener nuestra autonomía; mantener vivas las reivindicaciones de todos los marinos". En diciembre de ese año, una carta de Andoni Lecertúa a CCOO, afirma que el V Congreso se realizará *en la Villa de Bilbao durante los últimos días del mes de mayo o primera quincena de junio* de 1984 y pide que, entretanto, no desaparezca la Federación del Mar de Comisiones Obreras (a la que algunos informes proponían fusionar con la Federación de Transportes), porque *las posibilidades de integración del Sindicato Libre de la Marina Mercante se verían seriamente limitadas en ese supuesto*. A partir de aquí, finales de 1983, el retraso de la convocatoria del V Congreso no será debida exclusivamente a la debilidad del SLMM: a esa causa se añade la preparación cuidadosa del terreno para que el acuerdo de federar el

⁹⁶ "Acta reunión SLMM - CCOO", 15 de junio de 1983.

Sindicato en CCOO esté lo más consensuado posible y no provoque rupturas significativas.

El "Avante" número 33, sin fecha (probablemente, finales de 1983), afirma que el V Congreso se celebrará en abril de 1984, e incluso publica el calendario previsto: entrega de ponencias, 1 de enero de 1984; publicación de las ponencias, 1 de febrero; recepción de enmiendas, hasta 30 días antes del Congreso; publicación de las enmiendas, 15 días antes del Congreso. Las cuatro ponencias a discutir, con un diseño similar al seguido en el IV Congreso, eran:

- * I: Valoración del marco socio-político general.
- * II: Acción sindical.
- * III: Organización sindical (con un punto que rezaba: *viabilidad del SLMM*).
- * IV: Ponencia sobre varios (OTAN, seguridad e higiene, etc.).

No pudo ser. En el Comité Estatal de mayo de 1984 se aprobó no retrasar el Congreso *más allá de noviembre*. En la siguiente reunión de este órgano, en julio, se aprobaron las líneas maestras de una *campaña precongresual*. El Comité Estatal celebrado en septiembre de 1984 insistía *en no pasar de la fecha de febrero de 1985*. Ya en marzo de 1985, el último Comité Estatal celebrado acordó *tener finalizadas las ponencias en quince días*. Tardaron algo más. El V Congreso se celebró finalmente en diciembre de 1985, más de cinco años después que tuviera lugar el IV Congreso.

12.3.1 Publicaciones del SLMM en este período.

Como es lógico, el retroceso sindical también se notó en las publicaciones del Sindicato. Con buen criterio, los dirigentes del SLMM mantuvieron vivo el "Avante" y abandonaron cualquier otra publicación, excepción hecha de dos cuadernillos monográficos, al estilo de los antiguos "Cuadernos de Formación Sindical", editados en 1983: uno con el contenido del IV Convenio General, y otro dedicado al tema de la jubilación (normativa,

particularidades de la jubilación en el Regimen Especial del Mar de la Seguridad Social, etc.).

Entre los 51 meses que transcurrieron entre el IV y el V Congreso se publicaron 18 números de "Avante", del 22, en octubre de 1980, al 39, sin fecha, aunque con seguridad editado antes del mes de diciembre de 1985, lo que da una media de un número cada 2,8 meses. No es una mala media, ni mucho menos, si tenemos en cuenta la situación del SLMC en esos años.

Todos ellos con un nuevo formato. Se pasa del tamaño folio, impuesto en el número 10, julio de 1978, al tamaño, común en la prensa diaria española, conocido como "tabloide". Del contenido formal de esta etapa del "Avante" destacaremos las siguientes características:

* Un contenido en apariencia informativo, aunque de redacción poco elaborada y con más opinión que información. A partir del número 27, en que el "Avante" pasa de Valencia a Bilbao, se acentúa el poco cuidado de redacción, publicándose auténticos mazacotes sin un triste ladillo o titular de separación.

* Una presentación estética profesional, superior a la de la etapa anterior, aprovechando las posibilidades de compaginación que ofrece un tamaño sensiblemente mayor. A partir del número 29, en que la redacción pasa de Bilbao a Madrid, se le da un visible giro al "Avante": cambia el diseño de la portada e incluso la cabecera, que se agranda enormemente aún manteniendo el tipo de letra de la cabecera que venía rigiendo desde el número 7 (marzo 1977). Esa preocupación de la portada no se corresponde con la dejadez estética del interior, con bastantes "ladrillos" de difícil lectura.

* Los números 26 y 28 del "Avante" anotan tan sólo el año de publicación: 1982. En medio, el "Avante" número 27, un ejemplar de tan sólo 4 páginas sin numerar, dedicado al IV Convenio General, está fechado con mes y año: mayo de 1982. A partir del número 29, el "Avante" aparecerá sin referencia alguna de fecha y será necesario datarlos, de forma aproximada, en función del contenido.

* Salvo los números 35, 37, 38 y 39, que tenían 20 páginas por la inclusión de los textos íntegros de las ponencias a debatir en el V Congreso, lo normal es que el "Avante" estuviera formado por doce o dieciseis páginas.

* Los números editados en Valencia, del 22 hasta el número 26, ambos inclusive, informan sobre la redacción, colaboradores y director de

"Avante": Javier Such (Fernández Lera había aparecido también como director de los números 18 al 21). Aparecen también, aunque pocos, artículos firmados con nombre y apellidos. A partir del número 27, el "Avante" abandona esta saludable costumbre y dejan de aparecer responsables de la publicación y artículos firmados. Todo se publica, en muchos casos claramente opiniones e interpretaciones polémicas, como si el autor fuera un abstracto organismo llamado SLMM. Ello obedece, seguramente, a ese error infantil de considerar cualquier firma como ostentación personalista, sin pensar que las ideas y los debates los encarnan personas concretas, no organizaciones abstractas, y que es útil, conveniente, e incluso necesario, conocer de quien son unas determinadas ideas u opiniones, reservando la firma de la organización, en este caso del SLMM, para aquellos documentos salidos del debate colectivo y consensuados por amplia mayoría.

* Los "Avante" 37, 38 y 39 incluyen entre sus páginas una sección de "ocio", con recetas de cocina, crucigramas, etc. En estos tres números se produce una reforma en la presentación de los artículos que empeora, aún más, el sistema anterior.

* A la falta de firmas y responsables, hay que añadir, como comentario válido para todo el período, que el "Avante" no contiene ni una sola información sobre los cambios en la organización interna del Sindicato. Ni una palabra sobre la dimisión de Cecilio Pineda como Secretario General de Coordinación y Organización, ni sobre Francisco Ferrera, ni sobre Javier Such, ni siquiera una nota de despedida a Javier Lozano. Nada. Los problemas de la organización y de sus dirigentes dejan de ser problemas interesantes para los afiliados y militantes.

* En contraposición, abundan los artículos sobre temas que permiten expresar posiciones que podríamos calificar de ultraizquierdistas. Así, el tema NO A LA OTAN, reiterado en sucesivos artículos de "Avante", artículos largos que podían llegar a ocupar una página entera, como si fuera ésta una cuestión crucial para los marinos mercantes. La obsesión por la OTAN es una muestra de la instrumentalización que determinados grupúsculos de ultraizquierda (el "Movimiento Comunista" es el ejemplo más persistente), hacían de las organizaciones y de las publicaciones donde penetraban. El SLMM no era ajeno a esas corrientes, representadas por Murueta y Such.

12.4 El marco sindical.

Tras la primera transición sindical (ver capítulo 8), se inicia en España una política de concertación, en buena parte política, pero también sindical, que tiene su inicio en los llamados "Pactos de la Moncloa" (27 de octubre de 1977), en los que no participaron las fuerzas sociales, sindicatos y patronal. Esa política de concertación recogerá su mejor fruto en la Constitución de diciembre de 1978, que no sólo impondrá una nueva normativa laboral; además, obligará *a una nueva lectura de la existente en el marco de una interpretación sistemática* (Rodríguez Piñero, M., 1978, página 19).

La Constitución española de 1978 consagra, además de los derechos individuales, los siguientes principios sindicales:

- a) Libertad y pluralismo sindical. Derecho fundamental de sindicación.
- b) Derecho de huelga (considerado también como derecho fundamental); derecho de negociación colectiva, conflicto colectivo y derecho de los trabajadores a participar en la empresa.
- c) Los sindicatos son contemplados, en práctica paridad con los partidos políticos, como elementos necesarios de una sociedad democrática *contribuyendo a la defensa y promoción de los intereses que les son propios* (artículo 7).

Con la Constitución en vigor, la disputa por la hegemonía sindical entre CCOO y UGT entra en una fase de gran beligerancia. Al modelo unitario, que pasaba por la defensa de los Comités de Empresa como elementos negociadores, defendido por Comisiones, se contraponía la visión de UGT, inspirada en el modelo sindical alemán: son los sindicatos, sus dirigentes, quienes han de llevar el peso de la negociación colectiva. UGT estaba obligada a tomar la iniciativa, puesto que partía en clara desventaja. Lo hizo y con gran determinación.

El 10 de julio de 1979 firmaron con la patronal CEOE el Acuerdo Básico Interconfederal (ABI), que exhaltaba expresamente los pactos sindicales y rechazaba las tensiones y enfrentamientos innecesarios. En coherencia con esa línea, UGT calificaba de demagogia cualquier planteamiento de presión sindical que, por las razones que en cada momento estimara oportuno, consideraba innecesarios. En la marina mercante aplicó este criterio en la

negociación del III Convenio General.

Cuatro meses más tarde, en enero de 1980, firmó, también en solitario con la CEOE, el Acuerdo Marco Interconfederal (AMI). Este Acuerdo, negociado casi en paralelo con la Ley 8/1980 del Estatuto de los Trabajadores (LET), introducía con fuerza el modelo "sindicalizador" de UGT, aunque mantenía un marco mixto de delegados sindicales (nombrados por el aparato sindical en cada empresa), y delegados de personal y comités de empresa (elegidos directamente por los trabajadores). Además, el AMI contenía una batería de disposiciones salariales y de condiciones de trabajo que tenían por objeto *reconducir los efectos de la crisis económica en el mundo del trabajo* (Pérez F. y Rojo, E. 1990, página 61). Por su parte, el Estatuto de los Trabajadores, una ley obligada por el desarrollo constitucional, venía a imponer el concepto de "sindicato más representativo", un concepto clave que favorecía a las grandes centrales sindicales en detrimento de los sindicatos sectoriales y territoriales; además, la LET ponía las bases de toda la filosofía posterior de la Administración en el terreno de las relaciones laborales: repliegue normativo, huida de la intervención administrativa y fomento de los acuerdos entre partes.

La profundización de la crisis económica y los efectos del susto democrático que supuso el "tejerazo" del 23 de febrero de 1981, propiciaron el primer pacto social firmado en España: el Acuerdo Nacional sobre el Empleo (ANE), 9 de junio de 1981, signado por el Gobierno (UCD), la patronal CEOE y las centrales sindicales Comisiones Obreras y UGT, vigente hasta el 31 de diciembre de 1982. A través del ANE se inició en España la contratación temporal, regulada más tarde por la Ley 32/84 de reforma del Estatuto de los Trabajadores, y el Gobierno se comprometía a realizar una determinada política de creación de empleo y de protección de los trabajadores en paro.

El nuevo Gobierno socialista (1 de diciembre de 1982), vino a implantar definitivamente el modelo sindical de UGT, un modelo que podríamos etiquetar de socialdemócrata-alemán, colocando a las estructuras de los sindicatos (los "aparatos sindicales"), por encima de los órganos de representación unitaria de los trabajadores y elegidos directamente por ellos, a través de la Ley Orgánica de Libertad Sindical (LOLS), tramitada en las Cortes en julio de 1984, pero que no pudo entrar en vigor hasta agosto de 1985, una vez el Tribunal Constitucional dictó sentencia sobre tres recursos de inconstitucionalidad presentados contra ella (Sentencia TC 98/85 de 29 de julio).

Por su parte, las organizaciones sindicales UGT y CCOO firmaron con la CEOE, en diciembre de 1983, el Acuerdo Interconfederal (AI), acuerdo con la doble finalidad de estructurar la negociación colectiva y contener las alzas de los salarios como vía para hacer frente al crecimiento galopante del desempleo.

Al año siguiente, el 9 de octubre de 1984, se firmó el segundo pacto social, conocido como AES (Acuerdo Económico y Social), entre los mismos que habían firmado el ANE tres años antes, pero sin CCOO, que volvió a quedar fuera de la política de concertación.

El Sindicato Libre de la Marina Mercante rechazó todos y cada uno de los pactos y acuerdos generales citados. Se opuso a los Pactos de la Moncloa con una beligerancia mucho mayor a la que manifestaron Comisiones Obreras y UGT (véase al respecto, la resolución de la Coordinadora Estatal de octubre de 1977, íntegramente publicada en "El Eco de Canarias", 20 de octubre de 1977). Criticó duramente el AMI y rechazó frontalmente el ANE, tras un crispado debate (Comité Estatal de julio de 1981), a pesar de estar suscrito por CCOO. *ANE: Nos estafan*, tituló "Avante" (número 24, junio-julio 1981), la información sobre el pacto. Por supuesto, el SLMM tampoco aceptó ni el AI, ni el AES.

Estas posturas, en apariencia radicales, demuestran el peso que dentro del SLMM tenían las corrientes de ultraizquierda -izquierda constituida contra el PSOE y, sobre todo, contra el PCE. Evidenciaban también la propia debilidad del SLMM: podían rechazarlo todo, no comprometerse a nada aún teniendo que aceptar todas las consecuencias, porque sus opiniones en este terreno general no pasaban del puro testimonialismo.

12.5 Las elecciones sindicales de 1980 y 1982.

El 2 de julio de 1980, el SLMM y UGT, a iniciativa de éstos, interesados en medir electoralmente el golpe que para el SLMM había supuesto su pacto con ANAVE y la firma del tercer Convenio General, llegaron a un acuerdo para convocar elecciones sindicales en la flota entre el 1 de octubre y el 15 de diciembre de ese año, excepto en Marasia y Trasmediterránea, que se habían celebrado antes, y en Empetrol, que tenía ya un calendario

electoral pactado entre la empresa y su personal de flota. En Marasia salió elegido un delegado del SLMM, otro del SEOMM y tres independientes. En Trasmediterránea, irrumpieron con fuerza el SEOMM y la UGT, que conquistó la mayoría de los miembros del Comité de Flota en 1982, lo que provocó que el Convenio de 1983 (de *convenio cenicienta*, lo calificó el SLMM), lo firmaran en solitario UGT y SEOMM.

Estos precedentes hicieron que el SLMM se planteara estas elecciones de forma muy seria, casi dramática. Llegó a presentarse una ponencia en el IV Congreso, la número 12, con el explícito título de "Ganar las elecciones" y, se hizo un esfuerzo considerable en propaganda, pagada a base de préstamos de militantes y deudas a plazo: 5.000 posters con el emblema del SLMM y una escueta leyenda: "NUESTRO SINDICATO. EL SINDICATO DE LOS MARINOS MERCANTES"; 5.000 pegatinas con la misma leyenda; 5.000 cuadernillos a color explicando las obras y la línea del SLMM; 2.000 cuadernillos, firmados por la Comisión de Titulados del SLMM, especialmente dedicados a los oficiales; y una tirada especial de "Avante" (el número 22, octubre de 1980), conteniendo el calendario electoral y las normas de votación⁹⁷.

Bien por ese esfuerzo propagandístico, bien por el empeño que puso la estructura de tierra en los puertos, bien porque dentro de su debilidad seguía siendo la opción más sólida, lo cierto es que los resultados electorales fueron muy buenos para el SLMM. Aunque hubo el acostumbrado baile de cifras tras cualquier elección sindical (UGT pretendía haber conseguido el 25 por ciento de los delegados, mientras el SLMM sólo les atribuía el 7 por ciento), los datos oficiales, sin contar la flota de Campsa, que retrasó sus elecciones, arrojaban en marzo de 1981 el siguiente resultado:

- ★ SLMM: 62,7 por ciento de los delegados (este porcentaje se elevaba al 81 por ciento en Euzkadi).
- ★ UGT: 17,6 por ciento (de los cuales, más de la mitad en las mesas de titulados y técnicos).
- ★ SEOMM: 6,52 por ciento.
- ★ NO AFILIADOS: 14,2 por ciento.

⁹⁷ SLMM, "Acta reunión Secretaría General del SLMM los días 6 y 7 de octubre de 1980", firmada por Cecilio Pineda.

La euforia que produjeron estos excelentes resultados en el SLMM provocó que en el Comité Estatal de los días 27, 28 de febrero y 1 de marzo, se considerara la posibilidad de convocar una "Jornada de Lucha contra el paro", tomando como modelo la exitosa Jornada de Lucha contra la militarización de la marina mercante, en enero de 1979. Fue una fuga hacia adelante, otro exceso izquierdista del SLMM en esos años. En esos momentos, los índices de paro en la marina mercante se aproximaban ya al 15 por ciento y todos los indicios -maniobras indisimuladas de las navieras para desprenderse de la flota- indicaban un próximo crecimiento del desempleo en la marina mercante, como efectivamente sucedió.

Con carácter general, las elecciones sindicales de finales de 1980 supusieron un espaldarazo a la política "AMI" de UGT, que pasó del 21,6 por ciento de los delegados en 1978 al 29,3 por ciento en 1980, mientras CCOO descendía del 34,5 por ciento a un 30,7. Aunque USO creció del 3,7 por ciento al 9 por ciento, a partir de esas elecciones, podemos hablar con toda propiedad de bi-sindicalismo en el movimiento obrero español. También en la mar.

Las elecciones sindicales en la marina mercante se repitieron a finales de 1982. En esta convocatoria, para el SLMM *el principal problema será completar las listas a presentar*⁹⁸. Ya no había ánimos para repetir el esfuerzo de 1980. La estrategia ideológica para esas elecciones, aprobada por el Comité Estatal, se limita a *la defensa de la unidad de los trabajadores de la mar, siguiendo la ponencia aprobada en el Congreso Extraordinario*, y como toda campaña se prevé que salgan dos números de "Avante" antes de diciembre.

A pesar de tan menguadas fuerzas, como una prueba clara de que el reflujo sindical afectaba a todos y que las maniobras de UGT por debilitar al SLMM no iban a servir para potenciar sus siglas en un movimiento obrero pujante en la mar, los resultados electorales de 1982 fueron los siguientes⁹⁹:

★ SLMM: 365 delegados, 50,5 por ciento.

⁹⁸ SLMM, "Acta de la reunión del Comité Estatal celebrado en Madrid los días 5, 6 y 7 de agosto de 1982".

⁹⁹ SLMM, "Acta del Comité Estatal celebrado en Madrid los días 4 y 5 de marzo de 1983". El Sindicato de Marina Mercante de UGT sostenía, de acuerdo con la ponencia que presentaron al III Congreso de la Federación de Transporte (1983), que habían obtenido el 50% de los delegados. Las cifras que daba UGT después de cualquier comicio sindical estaban siempre hinchadas. Ello, porque en su modelo de sindicalismo, era necesario que obtuvieran buenos resultados.

- ★ UGT: 253 delegados, 35, 1 por ciento.
- ★ SEOMM: 48 delegados, 6,6 por ciento.
- ★ INDEPENDIENTES (no afiliados): 48 delegados, 6,6 por ciento
- ★ ELA-STV: 8 delegados, 1,2 por ciento.

Aunque estas cifras no recogen las actas electorales de algunas empresas, que celebraron elecciones más tarde, o ni siquiera las celebraron, lo cierto es que el SLMM, en plena euforia de la marea socialista que llevó al PSOE a conseguir la mayoría absoluta en las Cortes, en las elecciones legislativas celebradas el 28 de octubre de 1982, volvió a triunfar en las elecciones sindicales de 1982 en la marina mercante. UGT dobló su porcentaje de 1980 y el SEOMM se mantuvo estancado.

Las siguientes elecciones sindicales en los buques se celebraron ya en 1986. Aunque se celebraron fuera del marco de esta tesis, apuntemos que, a pesar de la integración en la Confederación Sindical de CCOO, el SLMM volvió a ganar: obtuvo el 53 por ciento de los delegados, en tanto UGT obtuvo el 32 por ciento y el SEOMM el 8 por ciento.

12.6 La acción sindical durante el período 1981-1985.

Los cinco años de este período van a estar marcados por la crisis del sector, la venta masiva de buques al exterior y la desaparición de multitud de empresas navieras. La acción sindical tuvo, en estas condiciones, un neto carácter defensivo: defensa de los puestos de trabajo, defensa de los derechos adquiridos en el II Convenio General, defensa de las condiciones de trabajo ante la continua presión a la baja de las empresas.

Con el resultado de las elecciones sindicales de 1980, el SLMM solicitó de ANAVE la apertura de negociaciones formales de un nuevo convenio. La patronal respondió con displicencia: había un convenio general firmado y podría pensarse la respuesta, conjuntamente con UGT, si el SLMM decidía adherirse al mismo. En esas condiciones, Javier Lozano decidió no participar. ANAVE y UGT firmaron la revisión salarial, pactada en el III

Convenio General, el día 26 de febrero de 1981 (en plena resaca del intento militar de golpe de estado de Tejero-Milans del Bosch), con pequeños incrementos en salarios y vacaciones:

1. Incremento del 11% en buques de hasta 1.600 tons.
2. Incremento del 11,5% en buques de 1.600 tons hasta 4.000 TRB.
3. Incremento del 14% en buques de 4.001 TRB en adelante.
4. No obstante, las empresas de los sectores en crisis, podrán negociar con los representantes de los trabajadores dentro de la banda 11/14%.
5. Se mantiene la cláusula de descuelgue de estos incrementos para aquellas empresas que acrediten pérdidas en los ejercicios contables de 1979 y 1980 y previsiones para 1981.
6. Plus de guardia en sábados tarde, domingos y festivos a 120 pts/hora.
7. Las empresas que durante 1981 procedan a realizar inversiones para favorecer la generación de puestos de trabajo, podrán negociar con sus tripulaciones incrementos inferiores a los establecidos en el Convenio.
8. Cláusulas de revisión: Si el 30 de Junio de 1981, el Índice de Precios al Consumo superase el 6,60%, se efectuará una revisión salarial a partir de Enero de 1981 por el doble del exceso del IPC con la cifra establecida.
9. Dietas en las siguientes cantidades:
 - comida 800 pts (antes 700)
 - cena 700 pts (antes 600)
 - alojamiento 1750 pts (antes 1500)
10. Primas zonas de guerra: 1500 pts (antes 1300)
11. 50 días por las navegaciones que antes tenían 45 días.
12. 55 días para los cementeros autodescargantes y rollones, que antes disfrutaban de 50 días.
13. Resto: igual
14. El costo de estos incrementos de vacaciones junto con el incremento del salario, no podrá superar el 15%.

De esta revisión del III Convenio General, el SLMM hacía las siguientes valoraciones¹⁰⁰:

Aunque la mayoría de las empresas tienen convenio propio y no se ven afectadas por este Convenio, tiene sin embargo su importancia no sólo para

¹⁰⁰ SLMM, "Revisión del III Convenio General", documento mecanografiado, firmado por Javier Lozano.

las empresas afectadas sino también porque los armadores lo van a utilizar como punto de referencia para las negociaciones con sus trabajadores. Por ello, el SLMM debe dar su valoración del mismo.

Podemos decir, sin ninguna duda, que estos acuerdos son negativos para los trabajadores del sector. Para el 77% de las empresas asociadas a ANAVE (empresas con menos del 4.000 TRB), el incremento no supera el 11,5%, estando, por tanto, muy lejos de recuperar el poder adquisitivo de los salarios perdido en 1980 (Durante este año, el incremento del IPC ha sido del 15,1%). Entre el pasado año y éste, los marinos mercantes, merced al tercer Convenio, hemos perdido en torno a un 7% del poder adquisitivo de nuestros salarios.

A cambio de esta importante cesión, no ha habido sin embargo, ninguna contrapartida favorable para los trabajadores, tanto de tipo social como de empleo. La cláusula de generación de puestos de trabajo, introducida como novedad en esta revisión, planteada en los términos en que está hecha, es de una ingenuidad sorprendente y va a suponer, en la práctica, una baza más que se les da a los armadores para reducir salarios.

EL SLMM Y EL CONVENIO GENERAL

Una pregunta que, de inmediato, nos hacemos todos es por qué el SLMM no ha participado en la negociación, siendo como es ampliamente mayoritario en la flota (más del 60% de delegados en las recientes elecciones).

Queremos dejar bien claro que el SLMM ha propuesto a ANAVE la negociación del Convenio General para 1981, en base precisamente al resultado de estas elecciones, al objeto de garantizar un normal desarrollo de las negociaciones de este año, sin conflictividad innecesaria.

Sin embargo, la patronal nos ha exigido, como condición previa para negociar, la aceptación del III Convenio; alegando que lo que corresponde hacer este año es la revisión del mismo, firmado por dos años. Evidentemente, el SLMM no ha podido aceptar esta propuesta. Y no sólo porque entendamos que el III Convenio se haya negociado sin la suficiente representatividad por parte de los trabajadores y no deba afectar, por tanto, a la generalidad de los trabajadores del sector (hemos interpuesto conflicto colectivo para que la Magistratura de Trabajo considere dicho convenio como de "eficacia limitada" y no de ámbito general) sino, sobre todo y principalmente, porque el III Convenio ha significado un retroceso en temas

tan importantes como jornada y horas extras, descuelgues y aplicación directa cuya aceptación, por nuestra parte supondría un freno para futuras reivindicaciones y una hipoteca para conseguir lo que es nuestro objetivo irrenunciable: equiparar a los trabajadores de la mar con respecto a los trabajadores del país, sin ningún tipo de discriminación respecto a la aplicación de la legislatura laboral vigente.

El SLMM siguió atrincherado en la negociación de las empresas con convenio propio, pero con plena conciencia de que la marginación de la negociación del convenio general debilitaba su credibilidad sindical. Con ese ánimo se encaró la negociación del IV Convenio General. El SLMM denunció el III Convenio el 24 de septiembre de 1981, e inició el diálogo con UGT. A pesar de tener amplia mayoría, el SLMM aceptó una mesa negociadora prácticamente paritaria: 8 miembros del SLMM y 7 de UGT. A cambio de tan generosa concesión, UGT admitía *el carácter mayoritario del SLMM en el sector*¹⁰¹. ANAVE no se movió un ápice de su posición de negar el desembarque de delegados, no obstante lo cual, el SLMM convocó el 25 de marzo de 1982 una reunión de delegados de buque en el que participaron 5 delegados de Empetrol, 3 de Elcano, 2 de Marflet, 9 de Trasmediterránea y 5 de Vapores Suardiaz (24 en total), junto a 4 miembros de la estructura de tierra. El acta de la reunión, muy breve, constata *la prepotencia que tiene hoy la patronal*¹⁰². En esa reunión dieron por buena la estrategia diseñada por Javier Lozano en un largo informe sobre *Negociación colectiva y Empleo*, fechado el 9 de febrero de 1981. Basándose en las ponencias económicas del tercer y cuarto congresos del SLMM, redactadas por Antonio Palacios, Lozano proponía la siguiente política de acción reivindicativa:

- * Apoyar a los navieros en su lucha contra otros intereses (construcción naval, comercio, etc.).
- * Seguir una línea reivindicativa de mejoras, *aunque esa postura pueda parecer contradictoria dada la crisis en que se debate el sector*.
- * No a la nacionalización de la flota, sí a la planificación ordenada a través del crédito naval y la reserva de bandera.

¹⁰¹ "Acuerdo entre el SLMM y el STMM-UGT sobre la negociación del convenio colectivo general del sector", documento mecanografiado, firmado por Javier Lozano y Modesto Herranz (secretario general del STMM-UGT), Madrid, 20 de enero de 1982.

¹⁰² SLMM, "Acta de la reunión de los miembros del SLMM de los Comités de Empresa", documento mecanografiado, Madrid, 25 de marzo de 1982.

* Negativa frontal a la exportación de buques.

* Sí a la política de embargo de buques de los armadores morosos iniciada por el Banco de Crédito a la Construcción (integrado en 1982 en el Banco de Crédito Industrial), evitando la especulación y la venta futura de los buques al exterior.

El informe de Lozano proponía, además, la preparación de una Jornada de Lucha contra el Paro, que, aprobada por el Comité Estatal de mayo de 1981, nunca se realizaría.

Para la negociación del IV Convenio, ANAVE utilizó -ya tenían experiencia- la técnica conocida como "ablandar a la otra parte". Dejaron transcurrir los días, las semanas y los meses. Les dió resultado. Javier Lozano reconocía el 18 de marzo que, en las "prenegociaciones", el SLMM se había dejado *jirones de nuestra práctica sindical*, al haber tenido que aceptar las condiciones previas exigidas por ANAVE y que habían motivado la huelga general de enero de 1980.

Las negociaciones reales se iniciaron el 30 de marzo de 1982 y en siete sesiones de mañana y tarde tuvieron listo el IV Convenio General, firmado la noche del 23 de abril. La valoración del SLMM sobre este IV Convenio (ver "Avante" número 27, "especial convenio general", y el texto de presentación del cuadernillo "IV Convenio General de la Marina Mercante"), era de sí, pero no, aceptable pero con limitaciones. La culpa de un Convenio que *no es, ni puede ser considerado positivo para nuestro sector* es atribuida por el editorial del "Avante", número 27, a la UGT, *que renunciaba a presionar conjuntamente con el SLMM, y a la desgana y el desinterés de la flota por lo que estaba sucediendo*, análisis que pone en tela de juicio la capacidad sindical del redactor. Javier Lozano, en carta a todas las Asambleas fechada el 28 de abril de 1982, era más prudente y realista:

A pesar de que hay puntos con los que no podemos quedarnos satisfechos, sin embargo creemos que ha sido positivo el que el SLMM haya firmado el Convenio, tanto por el nivel de reivindicaciones conseguidas (aceptable), cuanto porque la firma de este convenio garantiza la presencia futura del SLMM en las negociaciones que a nivel general se desarrollan en el sector, cosa que hubiese sido difícil de habernos "automarginado".

Era muy optimista Javier Lozano. En primer lugar, porque una copiosísima documentación de los años 1982 y 1983 prueba que en los dos años de

vigencia del IV Convenio General fueron interminables los pleitos en los buques por la aplicación directa de lo convenido, que las empresas interpretaban a su favor con casi total impunidad (horas extras, licencias, vacaciones, trabajos especiales, etc.). La Comisión Paritaria del Convenio se limitaba a "tomar nota" de las quejas de las tripulaciones y pasarlas para estudio de los técnicos de ANAVE. Incluso las que se resolvían favorablemente eran, en buena parte, incumplidas por las empresas. La fuerza sindical no daba para más.

El 24 de junio de 1983, con el retraso debido a la técnica patronal de esperar a que el tiempo debilite a la otra parte, se firmó la correspondiente revisión salarial del IV Convenio General, en términos algo peores que la revisión del Convenio General en 1982. El SLMM justificó esa firma, duramente criticada en 1981, en base a lo pactado en el Acuerdo Interconfederal de 1983 y *la difícil situación del sector*¹⁰³. Sobre las negociaciones de esa revisión salarial he incluido como Anexo 19 una carta *confidencial a todas las Asambleas*, de fecha 28 de mayo de 1983, que refleja, con la prosa rudimentaria pero vívida y perspicaz de Andoni Lercertúa, las vicisitudes de esa negociación y las relaciones, prácticas y reales, del SLMM con UGT en ese período.

Y en segundo lugar, porque en 1984, UGT, en medio de un desacuerdo sobre horas de trabajo en la marina mercante en aplicación del R.D. 2001/83 y sobre días de vacaciones, ambos perfectamente solucionables, tiró por el camino de en medio y volvió a firmar en solitario, con la complacencia de ANAVE, el V Convenio General (29 de octubre de 1984). No era necesario que el SLMM se "automarginara". Las negociaciones del V Convenio se iniciaron, en las mismas condiciones que las del IV Convenio General, el día 13 de febrero de 1984. En cuanto los representantes del SLMM (fundamentalmente Lecertúa y Azcue), colocaron encima de la mesa la aplicación legal de la jornada de 40 horas en los buques, proponiendo acumular en vacaciones el exceso inevitable de horas de trabajo, ANAVE y UGT les marginaron y se entendieron por su cuenta. UGT, con ese golpe de mano, ilegal como luego resolvería la Dirección General de Trabajo, volvía a recuperar la iniciativa sindical en el sector, ahogando al SLMM, a la unidad de acción y a la posibilidad de mejoras para todos los marinos. Así de simple. Es una vieja historia, con miles de episodios, y un escenario común: la división sindical.

En todo el período contemplado (1981-1985), son innumerables, las

¹⁰³ "Avante" número 32, sin fecha.

acusaciones, denuncias, insultos que se lanzan unos a otros, el SLMM contra UGT y contra el SEOMM, y viceversa; UGT, contra el SLMM y contra el SEOMM, y viceversa. De vez en cuando se añadía el COMME, preferentemente contra el SLMM. Acusaciones de vendidos a la patronal, burocráticos, maniobreros, verticalistas y oportunistas (contra UGT); denuncias de comunistas (¿?), de demagogos, de antidemócratas (contra el SLMM); de elitistas, de institucionales, de instrumento de las empresas (contra el SEOMM). En unos casos, se mencionan algunos hechos supuestamente merecedores de esos calificativos. Por ejemplo, el caso de los responsables de UGT que se dedicaban a embarcar personal cobrando una jugosa comisión al tripulante y que fueron finalmente expulsados de UGT cuando el escándalo llegó a la prensa. En otras, ni eso; se deja caer el término y Dios dirá¹⁰⁴. El resultado era, al margen de algunos trasvases de ida y vuelta, la desafiliación y la inhibición de los tripulantes ante los sindicatos, todos.

El V Convenio General fue significativamente publicado por la propia patronal, aunque sin firma para que pareciera una edición conjunta ANAVE-UGT, con un preámbulo calcado del III Convenio General y con unas tapas amarillas de gusto más que dudoso. O, tal vez, el color de las tapas sea en sí mismo un mensaje.

La pelea del SLMM ante el Ministerio de Trabajo y el Instituto de Mediación, Arbitraje y Conciliación (IMAC), para restar validez al Convenio, reduciéndolo a lo que legalmente era, un "pacto sindical de efectos limitados a las partes firmantes", no dejaba de ser una pelea políticamente perdida de antemano y de dudosa utilidad sindical, aunque, como sucedió, las autoridades administrativas le concedieran la razón en estricta aplicación de la ley¹⁰⁵.

De todas formas, a estas alturas, la situación de bancarrota generalizada de las navieras, hipotecadas en cientos de miles de millones y con los fletes en recesión, restaba mucho hierro a las maniobras pactadas por la patronal y el sindicato socialista. El Convenio General carecía de la importancia de

¹⁰⁴ Al respecto puede consultarse la colección de "Avante", de "Arribada" (órgano del SMM-UGT), y de los "Boletines" del COMME y el SEOMM, amén de numerosos documentos internos, actas de reuniones, panfletos, octavillas, etc.

¹⁰⁵ Vease escrito firmado por Andoni Lecertúa en representación del SLMM, "A la Dirección General de Trabajo", con fecha 2 de noviembre de 1984 y Boletín Oficial del Estado, miércoles 30 de enero de 1985, página 2530, con el anuncio del IMAC de que el supuesto V Convenio General de la Marina Mercante quedaba reducido, por Resolución de la Dirección General de Trabajo a un simple "pacto sindical".

otros años. La lucha estaba en no perder más puestos de trabajo.

Frente a la crisis, frente al reflujo y la división sindical, la tripulación de un buque, el petrolero "Rio Tinto", mantuvo en los años 84 y 85 un ejemplo de organización sindical asamblearia y participativa. Numerosos documentos de la "Asamblea del B/T Rio Tinto" dan cuenta de una modélica actividad: reuniones amplias donde se debatían y analizaban problemas concretos del buque y la naviera, y problemas generales del SLMM y del sector. Discutían la organización del Sindicato, su política reivindicativa y sus acciones concretas; discutían la crisis estructural de la marina mercante, con datos y con argumentos que dejaban las actas de los Comités Estatales en posición desairada. Organizaron a partir de mayo de 1984 un "Fondo sindical de la tripulación", con aportaciones de 1000 pesetas al mes por tripulante, del que llevaban una contabilidad transparente y explícita. La documentación existente en los archivos del SLMM sobre esta insólita Asamblea de Buque acaba en octubre de 1985. Los delegados sindicales eran José Bugallo, Alfredo Blanco y Enrique Peña.

12.6.1 La caída de la flota y la pérdida de puestos de trabajo.

A partir de 1981, aunque con algunos precedentes en 1979 y 1980, se produce el desmoronamiento del sector naviero español¹⁰⁶. Todos los análisis económicos, incluso algunos que proceden o han sido publicados por ANAVE, coinciden en el diagnóstico:

* La crisis del comercio mundial, y del transporte marítimo en especial, con un caída significativa de fletes, que tiene su origen en la crisis del petróleo de 1973. Crisis que irrumpe en España con unos años de retraso y que afectó a todos los países industrializados, en especial a los europeos.

* Las alegrías de una política crediticia que incentivaba a los armadores a encargar buques aprovechando los bajos precios de construcción, unos intereses más que golosos y en unas condiciones muy ventajosas. Como diría diplomáticamente el presidente de ANAVE en 1985, *algunos buques*

¹⁰⁶ Juan Zamora afirma que la suspensión de pagos de Naviera Aznar, en julio de 1979, debe ser considerada como el inicio de la crisis de la marina mercante (Zamora Terrés, J. 1979d).

*se construyeron sin iniciativa genuina armadora*¹⁰⁶. Política que utilizaba el crédito naval más como instrumento de desarrollo de la construcción naval que de la marina mercante. Una política desastrosa. José Antonio Madiedo, que fue Director General de la Marina Mercante, entre 1986 y 1989 (sustituyendo a Fernando Salvador), profundo conocedor, por tanto, del sector, escribió en 1995¹⁰⁷:

Lo ocurrido en España en las últimas décadas demuestra que se ha tratado de invertir el orden de dependencias. El sector de la construcción naval, políticamente más influyente y con un alto potencial conflictivo, consigue un mercado cautivo en el que el naviero tenía que conformarse con lo que el astillero le ofrecía y no con lo que el mercado demandaba. Como resultado de esta situación, la flota española, salvo casos aislados, quedó integrada por barcos de escasa tecnología, generalmente caros e inadecuados para el tráfico que pretendían realizar. Son muchos los ejemplos que podrían ponerse al respecto. Se construyeron algunas series enteras con fallos estructurales graves e, incluso una serie de barcos faltos de estabilidad. Se incorporaban equipos propulsores teóricamente nuevos, pero tecnológicamente desfasados, automatismos que no funcionaban, etc. Los navieros gozaban, en compensación, de cotos privados de flete, en los que cazaban a sus anchas: cabotaje nacional, comercio de estado, tráfico protegidos, etc. Sólo unos pocos participaban con éxito en el mercado libre.

La escalada de aquella situación "contra natura", quizás llegase a su cenit con la famosa operación del "millón de toneladas". Una especie de festival de la industria naval, promovido con dinero público, en él se daban todo tipo de facilidades a quien se acercase por ventanilla solicitando construirse uno o varios barcos en los astilleros españoles. Animados por el ambiente, los astilleros constituían sus propias navieras y construían contra almacén. Poco importaban las tendencias y las posibilidades reales de colocar aquellos barcos en condiciones rentables en el mercado. Lo importante era llenar grada... Los resultados de aquella operación, agravados por la crisis de fletes, no pudieron ser más catastróficos: barcos amarrados en España, barcos abandonados con sus tripulaciones en puertos extranjeros, créditos impagados, repatriaciones a cuenta del Estado, venta de barcos a precio de saldo al exterior, achatarramiento masivo, proliferación de especuladores y

¹⁰⁶ Fernando Fernández Tapia, "La situación de la Marina Mercante", conferencia presentada en las "Jornadas sobre el Plan de Flota de la Marina Mercante", Madrid, 21-22 de febrero de 1985.

¹⁰⁷ José Antonio Madiedo, "Construyamos, pero con garantías (I)", "Transporte XXI", 15 de junio de 1995.

aficionados, paro e incapacidad para competir en el mercado libre, etc. La marca entrante de la generosidad irresponsable dejó en su reflujo, a parte de otros males, una ola de reconversiones con costes multimillonarios. ¿Cuánto le costó al Estado Español aquella ingeniosa genialidad naval?

* El ánimo especulativo que se desata en el negocio poco honorable de construir buques sin invertir una peseta y, si vienen mal dadas, endosarle el muerto al banco acreedor. En medio, comisiones y negocios paralelos y colatorales mientras el buque está en servicio. Así lo cuenta el diario "El País" con fecha 6 de junio de 1983:

La operación, según han coincidido en describirla fuentes de la Administración, del Sindicato Libre de la Marina mercante y de la Unión General de Trabajadores, consistía en sobrevalorar el precio del buque a construir y obtener hasta el 80% de esta cifra en préstamos del Banco de Crédito a la Construcción, y hasta otro 80% en créditos al astillero.

Estos créditos, a un interés muy por debajo del precio del dinero en el mercado, y con dos años de carencia, han supuesto para algunos armadores con capital social mínimo (en torno a los 5 o 10 millones de pesetas) el poder disponer sin desembolso alguno de barcos valorados entre 500 millones y 1.000 millones de pesetas con los que operar en el mercado de fletes durante dos años.

Dada la evidente sobrevaloración del precio de los buques en multitud de casos, añaden las citadas fuentes, el armador disponía, al margen de la financiación del barco, de cantidades procedentes del crédito oficial que han podido superar incluso los 100 millones de pesetas.

El endeudamiento actual de los armadores, aunque no toda a deuda corresponde a empresas piratas, ascendía a unos 300.000 millones de pesetas a 30 de abril último.

* Conectado con lo anterior, la irrupción en el sector de un grupo de empresarios, con amigos en el poder y pocos escrúpulos, que se convierten de la noche a la mañana, en armadores y dueños de un montón de barcos. Nunca llegarían a ser navieros. Fernando Salvador, segundo Director General de la Marina Mercante (su antecesor fue Luis Garzón), de la etapa de Gobierno del PSOE, siempre presidido por Felipe González (noviembre 1982-mayo 1996), se refirió a ellos en las "Jornadas sobre el Plan de Flota"

celebradas en Madrid los días 21 y 22 de febrero de 1985:

Hay ahora mismo en España algunos piratas de la mar. Determinados navieros que no pagan sus deudas a nadie y que tienen unos ingresos que no van a la empresa y operan con nivel de flete por debajo de lo sostenible, haciendo una competencia desleal al resto de la flota.

* Unas empresas navieras, en general, mal organizadas y poco preparadas para competir en un mercado abierto y que requiere un alto grado de especialización.

* La competencia brutal que, en el mercado internacional de fletes, suponen las banderas de conveniencia, buques con costes de tripulación reducidos al mínimo al explotar las condiciones de trabajo de países subdesarrollados. Las banderas de conveniencia (Panamá, Liberia, Chipre, Honduras, Barbados, Singapur, etc.), nacidas timidamente al finalizar la II Guerra Mundial, contemplan un espectacular crecimiento a partir de 1973, en paralelo a la reducción de las flotas mercantes bajo pabellón tradicional (Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, Alemania...). Hay que decir que detrás de la utilización de estas banderas complacientes se encuentran armadores norteamericanos y europeos. El proceso es simple: se vende un barco alemán, pongamos por caso, propiedad de la empresa Krup, a una oscura sociedad domiciliada en Chipre cuyos propietarios son algunos miembros de la familia Krup. El buque cambia de bandera y de tripulación: de alemanes, con sueldos y condiciones de trabajo europeas, a yugoeslavos y filipinos en condiciones tercermundistas.

El caso español tiene algunas características propias por la filosofía intervencionista y protectora aplicada por el franquismo y durante la transición democrática. Cuando ya se tenían indicios más que suficientes de la crisis del transporte mundial por vía marítima, nuestros astilleros producían más que nunca, endosando los buques a armadores nacionales. En el Cuadro 1 puede verse la evolución de las entregas de los astilleros nacionales a armadores españoles entre 1974 y 1985. De los 37 buques, con algo más de 650.000 TRB, entregados en 1975, se pasó a 47 buques y casi un millón y medio de TRB en 1977. Todavía en 1978 volvió a crecer el número de buques entregados en un año a armadores nacionales: 57, máximo histórico.

Lógicamente, la flota mercante española crecía vertiginosamente hasta 1978

y descendía en picado a partir de esa fecha. El Gráfico 1, y los Cuadros 2 y 3 muestran la evolución de la marina mercante española, en número de buques y tonelaje (1975-1990), y tipos de tráfico (1974-1985). De los 7,6 millones de TRB y 865 buques, en 1978, se pasó a 416 buques y poco más de 3 millones de TRB en 1990. Y la caída no se detuvo aquí. A 1 de enero de 1995, la marina mercante española la componían 234 buques con poco más de 900.000 TRB ("Boletín Informativo ANAVE", número 315, febrero de 1995).

Por tipos de buque, es de destacar el descenso en petroleros (de 129 en 1978, a 68 en 1986) y los buques de carga general, que pasan de 571, en 1981, a 294 en 1986.

España perdió más de dos millones de TRB entre 1980 y 1985, según datos del Lloyd's Register of Shipping (Gráfico 2). La mayoría de estas pérdidas se produjeron por venta de buques al exterior. En cuatro años, de 1983 a 1986, se exportaron 134 buques, con 2.243.800 TRB¹⁰⁸. Por exigencias del mercado, los barcos exportados eran los más nuevos. Los Gráficos 4 al 14 muestran la evolución de la flota española por tramos de edad, entre 1975 y 1985. Según esos datos del Lloyd's, España pasó de tener en 1978 casi cuatro millones de TRB en buques de menos de cinco años, a disponer tan sólo de 1,1 millones en 1985, lo que demuestra que eran efectivamente los barcos más nuevos y mejores los que se vendían al exterior.

Este descenso vertiginoso de la flota española no tiene correspondencia, ni con las cifras del comercio marítimo internacional y español, ni con el incremento que en esos años contempló la flota mundial¹⁰⁹. Con datos del Lloyd's, la flota mundial creció un 21,7 por ciento entre 1975 y 1985 (Gráfico número 3). Sí existe cierta correspondencia entre la caída de la marina mercante española y el descenso generalizado de la marina mercante en los países de la Europa occidental, aunque en ningún caso con la brutalidad y el dramatismo del caso español. En los Gráficos 15 y 16 podemos ver los perfiles de caída de la flota española y de la flota de los países de la Comunidad Económica Europea entre 1975 y 1989.

Con estas pérdidas, la tasa de cobertura del comercio marítimo español por

¹⁰⁸ Instituto de Estudios del Transporte y las Comunicaciones, "Informe Anual, 1986", datos elaborados por la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

¹⁰⁹ Los datos sobre tráfico portuario (buques entrados y mercancías manipuladas), en los puertos españoles, indican, de acuerdo con las "Memorias" anuales del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones, un suave incremento en todos los órdenes.

buques nacionales pasó del 50 por ciento en 1978 (Santos Pastor, 1982, página 342), al 28,8 por ciento en 1986 ("Informe anual sobre los transportes, el turismo y las comunicaciones, 1986").

La frialdad de las estadísticas no permite comprender los miles de dramas personales y familiares que conllevó esta *reconversión salvaje*, como la calificó el SLMM, para los tripulantes españoles.

La documentación archivada por el SLMM entre 1981 y 1985 está plagada de cartas y escritos desde los buques pidiendo socorro porque la empresa los ha abandonado en cualquier puerto del mundo: sus familias no reciben los salarios, la gambuza se agota, el capitán no dispone de dinero para conceder anticipos. Los trabajadores se ven materialmente obligados a ponerse en huelga ¡para intentar cobrar sus salarios! En unos casos, el armador dejaba podrir la situación (por ejemplo Naviera Vapores Carmen, en 1982-1983); en otros, el armador conseguía trampear y mantener el buque en servicio durante algunos meses a base de promesas y engaños. Por ejemplo, el caso que narra la tripulación de "El Quinto" con fecha 13 de enero de 1983¹¹⁰:

La presente situación tuvo su origen en el puerto de La Coruña; donde para poder cobrar el mes de septiembre y atrasos se le comunica al Capitán y por él a la empresa, que el buque no saldrá del citado puerto, sin antes haber recibido la tripulación la totalidad de los haberes adeudados. Logramos esta vez los objetivos propuestos.

A partir del puerto de La Coruña hemos visto que el proceder de la Empresa es el darnos ciertas cantidades de dinero en concepto de anticipo en los puertos de escala y no efectuando el pago de los salarios correspondientes.

Esta situación se fue repitiendo sistemáticamente hasta la llegada del buque a Cartagena, lo que ocurrió a finales del pasado mes noviembre donde la tripulación reclamó nuevamente las cantidades adeudadas por la Empresa amenazando con tomar las oportunas medidas legales en el caso de que el pago no se hiciera efectivo.

En el mismo día de la partida del buque del citado puerto con destino a la

¹¹⁰ "Informe de las causas que han llevado a la actual situación del buque *El Quinto*", Algeciras, 13 de enero de 1983. Documento mecanografiado y firmado por la "Comisión de Huelga y tripulación".

URSS se nos comunica por el Capitán y a fin de no demorar la salida que la Empresa nos hará efectivo los salarios adeudados.

Al día siguiente confiados en la buena fe y veracidad de esta notificación y no queriendo causar ningún perjuicio a la Empresa, puesto que el buque se encontraba ya cargado decidimos emprender viaje, esto ocurrió el día 4 de Diciembre de 1982.

Al día siguiente el buque hizo escala en el puerto de Ceuta para tomar consumo, la tripulación aprovecha la ocasión para confirmar por llamadas telefónicas a sus respectivos domicilios, si se han efectuado los citados pagos, siendo en todos los casos el resultado negativo.

No obstante y teniendo en cuenta que la fecha era domingo, se prosigue el viaje normalmente solicitando en el transcurso del mismo información sobre el tema a través del Capitán, la cual en todo momento fue negativa.

Una vez descargado el buque en el puerto de RIGA, y durante el viaje de vuelta con fecha 23 de Diciembre de 1982 y en el Canal de Kiel se le entrega al Capitán un escrito mediante el que se le comunica que a la llegada al próximo puerto, si no se habían efectuado los pagos adeudados, la tripulación tomaría las oportunas medidas legales.

A la llegada del buque a Algeciras y estando fondeados se nos comunica verbalmente por el Capitán el día 31 de diciembre de 1982 que la situación estaba en vías de solución, y que incluso en los próximos días se personaría una persona de la Empresa para darnos una información más directa de la situación, persona que hasta el día de hoy no ha aparecido. En vista del punto muerto de las gestiones nos hemos puesto en contacto con el SLM de Madrid cuya representación en Algeciras está a cargo de CC.OO. comunicándole nuestra decisión, ésta tomada en Asamblea, realizada a bordo el 5 de Enero de 1983 y siendo aprobada por unanimidad.

Una vez puesto en contacto con el Sindicato se acuerda hacer otra Asamblea en la que se decide la iniciación de una huelga legal que comenzaría el día 12 de Enero de 1983, si antes no se había resuelto el citado problema.

El Lunes día 10 de enero de 1983 nos comunica el Capitán que la situación quedaría normalizada en el plazo de dos o tres días, por lo que creyendo una vez más estas afirmaciones decidimos aplazar un día el inicio de la citada huelga con el fin de que transcurra el citado plazo, dado por la Empresa.

Sin embargo, en el transcurso de este día de plazo recibimos primeramente

un telex de la Empresa en la que se nos indica que el buque saldrá para América y que los pagos se efectuarán en brevedad, notificación, que consideramos no aclara nuestra situación. En segundo lugar, el Consignatario nos indica que debemos salir a fondear, amenaza que ya había efectuado en caso de comenzar la huelga.

Por todo esto y considerando como maniobras, encaminadas a limitar nuestra capacidad a efectuar acciones legales, decidimos reunidos en Asamblea anular el citado plazo de buena voluntad y declararnos en huelga legal a las 17.00 horas del presente día 13 de enero 1983 en el puerto de Algeciras.

Los armadores se desprendían de los barcos como podían. Hubo casos, Naviera Antonio Menchaca, S.A., por ejemplo, que la venta de los buques ("Géminis" y "Acuario"), se llevó a cabo previo acuerdo de indemnización de los trabajadores; la historia de esta naviera, con las tripulaciones renunciando a cualquier mejora en 1979 a cambio de anular la venta de los buques¹¹¹, echa por tierra los argumentos de quienes pretendían que la crisis de la marina mercante tenía algo que ver con las mejoras introducidas en la flota por la presión del SLM: nada más lejos de la realidad. Pero estos casos de respeto a la legalidad fueron los menos. Lo normal fueron los chanchullos, tipo Naviera Letasa, Macoesa o Duro-Felguera, o fraudes de tipo delictivo, como los denunciados por "El País" (6 de junio 1983), bajo el título: *Han aumentado los hundimientos, incendios y embargos de buques. Los créditos a la construcción naval han propiciado un fraude de miles de millones de pesetas en los últimos años:*

Los hundimientos, incendios, embargos y ventas al extranjero de buques mercante de bandera española construidos en la última década con crédito oficial de hasta el 125% de su valor han aumentado sensiblemente a partir de 1980. En esta fecha han empezado a vencer los plazos de carencia de los créditos concedidos a armadores y astilleros, a partir de 1977, para la construcción de nuevos barcos. Decenas de miles de millones de pesetas del contribuyente han propiciado de esta forma la aparición de una auténtica piratería, conocida por todos (Administración, sindicatos, compañías de seguros y navieros), que ha supuesto jugosos beneficios para una docena de armadores de nuevo cuño y ha agudizado la crisis existente en el mercado

¹¹¹ "Acta de la Asamblea realizada en M/N "Géminis" el 15 de diciembre de 1978", firmada por todos los tripulantes. La propuesta aprobada en la asamblea era: "Congelar convenio durante el año 1979 a cambio de anular la venta de los buques".

de fletes. La práctica imposibilidad de demostrar en la mayoría de los casos la intencionalidad de estos siniestros marítimos ha silenciado uno de los mayores escándalos económicos de la última década.

En el caso de Letasa ("Un nuevo Matesa", según el titular a doble página publicado en "Avante" número 23, marzo-abril 1981)¹¹², naviera que se encontraba en suspensión de pagos desde finales de septiembre de 1977, se produjo una *tenebrosa* intervención de algún dirigente de UGT, colaborando con el armador, López Tapia, a saltarse la ley y vender los barcos a un armador griego, cuya oferta era inferior a la de otros armadores españoles¹¹³. Así lo explicaba "El País" (10 de septiembre de 1980):

El sindicato de la Marina mercante de UGT, reiteradamente aludido en el transcurso de la conferencia de Prensa celebrada hace una semana por el comité de empresa, y el depositario judicial de la quiebra de Naviera Letasa, SA, ha replicado a las referidas alusiones con dos notas en las que trata de precisar su posición. Pero tales notas no hacen sino añadir nuevas sombras a un asunto lo suficientemente tenebroso como para merecer la comparación, adelantada hace meses por la Prensa local, con el caso Matesa.

El aspecto aparentemente más sorprendente de la intervención del SMM-UGT en el asunto, es el relativo a la presencia en el puerto de Villa Constitución (Argentina) del secretario general de dicho sindicato, Modesto Herranz, quien, acompañado por el "hombre fuerte" de la empresa, José María López Tapia, y por el hijo del armador griego Angelikousis, trató de convencer a la tripulación del buque *Marco Azul* para que firmase un contrato por el que se reconocía al mencionado armador la propiedad del barco, que sería abanderado en Liberia.

¹¹² La empresa "Maquinaria Textil del Norte de España" (MATESA), quebró en 1969, cuando se le descubrió un fraude de miles de millones en las ayudas a la exportación que recibía de la Administración. Las exportaciones eran ficticias. Los telares se depositaban en muelles francos y la empresa cobraba la ayuda a una exportación inexistente. El affaire, dos meses después de ver la luz pública en agosto de 1969, costó el puesto a tres ministros: Fraga Iribarne, ministro de Información y Turismo, por permitir que el caso saliera en la prensa; García Monco, ministro de Comercio; y Espinosa San Martín, ministro de Hacienda. Estos dos últimos acabaron procesados por el Tribunal Supremo el 30 de junio de 1970.

¹¹³ Sobre el caso Letasa y la actuación de UGT, ver "Avante" números 22, octubre 1980, y 23, marzo-abril 1981; y el diario de Bilbao "Egin", de 14 y 15 de agosto, y 17 de septiembre de 1980, y 8 y 29 de marzo de 1981.

Lo más curioso es que la intervención de Modesto Herranz, secretario general del Sindicato de Marina Mercante de UGT, se producía en contra y a espaldas de otros responsables del mismo sindicato. Agustín Aguirre, hombre nombrado por UGT como "Inspector de ITF para España", había desaconsejado el 16 de enero de 1980, por escrito a la Internacional del Transporte, que la venta de los buques de Letasa se efectuase al opaco armador griego.

El *affaire Duro-Felguera* lo explica muy gráficamente el responsable de la Asamblea de Gijón del SLMM¹⁴. Lo que cuenta de empresas que se hacen y deshacen por razones financieras, fiscales y comerciales, con absoluto desprecio por la suerte de los tripulantes, es una práctica ampliamente utilizada en el mundo naviero. Es la historia del grupo Aznar, el grupo Seguí (Contenemar, Iscomar, SBC, etc.), el grupo Fierro, el grupo Ruiz de Velasco o el grupo Alvargonzález¹⁵:

La historia que os voy a contar, seguro que no es nica, pero es especialmente sangrante. La empresa Duro-Felguera es la mayor de capital privado en Asturias. En sus dos factorías de La Felguera y de Gijón trabajan alrededor de 2.400 trabajadores. Tienen talleres de calderería pesada, astilleros y naviera. Hasta hace poco tenía 5 buques, eran estos: Antonio Lucio, Duro Barros, Duro Natahoyo, Mosquitera y Turiellos. Los 4 primeros por el arte de birlibirloque desaparecieron (fueron vendidos). Se construyó uno nuevo, el Duro Diez, por lo que la Naviera disponía de 2 barcos.

Hace apenas un mes un nuevo buque salía a la mar, el Duro Diez. Hace un viaje y a la vuelta a Avilés, les hago una visita. Las sorpresas iban a comenzar. Para empezar resulta que no son de la Duro-Felguera, sino de una nueva empresa, con el extrañísimo nombre de "Bos Marine", (el buque sigue llamándose Duro Diez), y con el domicilio social en el mismo sitio que la Duro. O sea, hasta aquí todo claro. La verdad es que este asunto se les debió ocurrir a ltima hora, ya que en la relación de empresas afiliadas a ANAVE, con fecha de 8 de Febrero de este año, aparecía el buque Duro Diez como de la empresa "Sociedad Metal rgica Duro-Felguera", con fecha de probable entrada en servicio en Julio, adelantándose un mes en la realidad.

¹⁴ Documento mecanografiado, sin ningún menbrete, firmado por Manuel Villar y fechado el 12 de julio de 1982.

¹⁵ Sobre la estructura de grupos empresariales, conexiones en tela de araña y relaciones familiares o accionariales entre empresas marítimas, vease el capítulo VII de la obra de Santos Pastor y el "Informe económico" elaborado por el SLMM en 1978.

Luego me enteré que les aplicaban el primer Convenio General de la Marina Mercante, hasta finales de este año. Todos los trabajadores están interinos, y lo curioso es que muchos de ellos provienen de la Duro, perdiendo todos los derechos de antigüedad. A la pregunta de cómo es posible que consientan eso, los trabajadores hablaron de chantaje. Por un lado algunos estaban en el paro y a los de la Duro se les dijo claramente que si no aceptaban, se les echaba sin más. La gente se acojonó y pasó por ello. Sería conveniente aclararos que esta empresa suele cumplir sus amenazas, sin importarles las consecuencias. Recuerdo en este sentido, que en 1980 se desató una huelga de 3 meses de toda la factoría, se armó un jaleo que no se recordaba por estas tierras desde las huelgas mineras de los 60, y la empresa no cedió un solo milímetro.

Me comentaron los marinos del Duro Diez, que a fines de año, quizás se pudiese hacer algo como denuncias y cosas parecidas, para esas fechas todos estarán fijos. Tal parece que las navieras son propicias a dividirse, a cambiar de nombre y desaparecer para volver a nacer, como el río Guadiana. Así aparece una nueva naviera, Naviera Aramo, ligada a Alvargonzález, Líneas Marítimas del Cantábrico ligada a Suardiaz y Gumersindo Junquera (sin buques), a Marítima Astur. Todo un poema. Como veis todo huele a podrido. Habrá que estar atentos.

Lo de Macoesa (Madrileña Coruñesa de Navegación), es simplemente un modelo de lo que fue experiencia común a otras muchas empresas: se abandonan los barcos, sin más. Javier Lozano lo describe muy sintético en "Avante" número 24, junio-julio de 1981:

Por abandono del armador, los tripulantes de Macoesa se han visto en la necesidad de solicitar a la autoridad laboral la suspensión de sus contratos de trabajo por tres meses.

Este podría ser el resumen telegráfico de la odisea de unos compañeros, tirados en Las Palmas y en Inglaterra, desesperados, sin víveres en algunos casos, con los barcos embargados y viendo como alrededor de los mismos merodeaban las aves carroñeras que siempre aparecen en estos casos de agonía de una empresa.

Cuando el Ministerio de Trabajo -presionado por el S.L.M.M.- convocó una y otra vez al armador: ¡A ver, quién es el responsable de esta empresa, que de la cara!, para poder agilizar los trámites y solucionar el subsidio de paro para los trabajadores, y nadie aparecía. ¡No se lo creían!

Es el triste final de una naviera que no fue naviera, de un armador, el señor Gómez Naranjo, dueño de los astilleros de Huelva, que no sabía que hacer con sus barcos una vez construidos y después de haberse embolsado los muchos millones del dinero público y de unas sanguijuelas -que ni siquiera son dignos de ser mencionados- que chupan la sangre de la empresa hasta dejarla exhausta.

Ahora los barcos están totalmente paralizados -unos barcos nuevos pudriéndose en Las Palmas y en Inglaterra-, en espera de que alguien pueda ponerlos de nuevo a navegar que es lo suyo. Dicen que si Hamilton, que si Odiel..., pero nada es seguro.

Los tripulantes, sin embargo, esperan. han comenzado por fin a percibir el seguro de desempleo por tres meses, pero están con el temor de que esto no tire para adelante, de que se vean en la necesidad de rescindir indefinidamente sus contratos y buscar otros mares, otros barcos, otros armadores más responsables... ¡Qué pena!

Entre 1980 y 1985, los conflictos con los tripulantes por venta o desguace de buques afectaron, aunque con diversidad de situaciones, a las siguientes empresas:

- Naviera Menchaca
- Naviera Aznar
- Euroflot
- Navicasa
- Macoesa
- Naviera Butrón
- Catalana Balear
- Pontenaya
- Naviera Alvarez
- Letasa
- Vascongada-Bilbaína
- Vasco Madrileña de Navegación
- Naviera Gulf
- Naviera Zabat
- Euromar
- Petronor
- Naviera Química
- Naviera Vizcaína
- Auxinave
- Empresa Nacional Elcano
- Valenciana de Navegación
- Combicargo
- Naviera Astro
- Naviera Saja
- Gemasa
- Marasia
- Naviera Galea
- Naviera Vicente Suárez
- Naviera Eco
- CRUB
- Naviera Cantabria
- Duro Felguera
- Naviera Vega Seoane
- Compañía Vapores Carmen
- Naviera Ibarra
- Medcargo
- Equimar
- Naviera Telde

- Trasmarina
- Tramar
- Naviera Artola
- Naviera de Castilla
- Vasco Cantábrica de Navegación
- Empetrol
- Transportes de Petróleo.

Muchas de ellas desaparecieron antes de 1985. Otras se mantuvieron unos años más antes de abandonar definitivamente el negocio. Si a 31 de diciembre de 1975 había censadas 355 empresas armadoras en el sector de la marina mercante, en 1987 este número había descendido a tan sólo 185¹¹⁶. La mayoría, alrededor del 70 por ciento, tanto en 1975, como en 1987, empresas con uno o dos buques, lo que da idea de la extremada atomización del sector.

¿Cuántos puestos de trabajo se perdieron en todo este proceso? No es posible dar datos incontestables. Ni ANAVE, ni la Dirección General de la Marina Mercante, ni la Administración laboral, ofrecen estadísticas fiables al respecto. El SLMM, en la ponencia número 1 presentada al V Congreso, cifra en 6.000 los puestos de trabajo perdidos en la marina mercante entre 1980 y 1985. En mi opinión, debemos hablar de un número algo mayor. Si contamos el tonelaje y los buques perdidos durante este período, aplicándoles una media ponderada de tripulantes que tenga en cuenta las necesidades de relevos por vacaciones, bajas médicas y de otro tipo, y desembarcos por cursillos y otros motivos, los puestos de trabajo directos perdidos en la flota mercante española, hasta 1985, serían unos 6.500. De estos, aproximadamente un millar continuarían con un puesto de trabajo precario, en los mismos buques, pero bajo otro pabellón (Libia, Gran Bretaña, Panamá, Liberia...). Si tenemos en cuenta que los trabajadores totales del sector sumaban algo más de 25.000 en 1975, y que este número se fue reduciendo hasta los 23.000 en 1979-1980 (reducción debida a los recortes en los cuadros mínimos de tripulación, autorizados por la DGMM), las pérdidas, hasta 1985, suponían alrededor del 30 por ciento de la población activa de la marina mercante, cifra que coincide con los índices

¹¹⁶ El dato de 1975, en Santos Pastor (1982, página 518). El dato de 1986 en el "Informe anual sobre los transportes, el turismo y las comunicaciones", correspondiente al año 1986, publicado por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Santos Pastor da cuenta en su tesis de la dificultad de obtener datos ciertos sobre el número de empresas del sector por la dispersión de las fuentes (OFICEMA-ANAVE, Instituto Nacional de Estadística, organismos diversos de la Administración, etc.), y la disparidad grave de datos que unos y otros ofrecen (Pastor, S. 1982, páginas 456-462).

de paro barajados en 1985¹¹⁷. Las reducciones de tripulación autorizadas por la DGMM, con una generosa amplitud de criterios, supusieron entre 1978 y los primeros cinco meses de 1979, la pérdida de más de 500 empleos en el sector¹¹⁸.

12.7 Las iniciativas de la Administración.

El primer gobierno plenamente constitucional, formado por UCD tras las elecciones legislativas de 1 de marzo de 1979, tenía como Ministro de Transportes a José Luis Alvarez. Bajo su mandato el Ministerio impulsó la redacción de un "Libro Blanco de los Transportes", iniciativa ambiciosa y seguramente necesaria, aunque bastante desaseada en lo que respecta a marina mercante. La respuesta del PSOE al Libro Blanco no se hizo esperar. Redactaron un voluminoso informe al que titularon "Bases para una estrategia de Transportes del PSOE" (documento preparado en las "Primeras Jornadas del Transporte", organizadas por la Secretaría de Estudios y Programas del PSOE, Madrid, 14 y 15 de junio de 1980), ciertamente más completo que el documento del Ministerio, con una indudable carga crítica a la política marítima desarrollada durante el franquismo y por los Gobiernos de la transición. Sobre el Libro Blanco afirmaba¹¹⁹:

El Libro Blanco elaborado por el Ministerio del ramo, además de no abordar de forma unitaria e integral el tratamiento del sector constituye, por su propia naturaleza, un marco de referencia en el cual, y a n pudiendo estar de acuerdo con alguno de sus planteamientos abstractos, su desarrollo concreto posibilita actuaciones ambivalentes llegando a desvirtuarse sus planteamientos hasta reducirlos a un mero repertorio de intenciones.

¹¹⁷ Datos OCDE, "Les transports maritimes en 1975" y SLMM, "Política sindical y acción reivindicativa", ponencia presentada al V Congreso, diciembre de 1985, publicada en "Avante", número 38, sin fecha.

¹¹⁸ SLMM, "Informe sobre reducción de cuadros mínimos", 5 de noviembre de 1979.

¹¹⁹ PSOE, "Bases para una estrategia de Transportes del PSOE", Editorial Pablo Iglesias, 1981, página 25.

Anoto esta crítica porque la práctica política del PSOE, una vez en el Gobierno, demostrará la incoherencia de sus ideas con respecto a sus actos y pondrá en evidencia que sus críticas eran un *repertorio de intenciones* que tenían por objetivo desgastar al partido gobernante. La política marítima de UCD entre 1979 y 1981 circulaba a través de estos ejes¹²⁰:

- * Calificaban la situación administrativa de la marina mercante como un *maremagnum*, por la dependencia del sector de numerosos organismos y hasta 13 ministerios implicados.
- * Proponían la creación de un *Cuerpo de Administración de Marina Civil*, creado por una futura ley como base de una futura Administración marítima desligada de la marina de guerra.
- * Preconizaban una *Ley de Ordenación de la Marina Mercante*, con carácter casi exclusivamente económico.
- * Sustituirían la LPDMM por un *Código de ética*.
- * Proponían la creación de una *Comisión interministerial* que estudiara la composición de un futuro órgano de máximo rango administrativo para la marina civil.
- * Tenían intención de poner en marcha una batería de decretos sobre enseñanzas náuticas, asistencia social (con el Instituto Social de la Marina integrado en el *órgano administrativo central de la marina mercante*), el derecho de huelga en la mar y el tráfico de cabotaje.

De todo estos objetivos, el único que llegó a tomar cuerpo fue el proyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante. Tras diversos borradores, elaborados con el sello de confidenciales, el proyecto se hizo público en 1981. De carácter liberalizador (*inspirada básicamente en principios de libertad y competitividad*, como dice la exposición de motivos), el proyecto de ley pretendía acabar, en parte, con las trabas administrativas y la dependencia impuestas a la marina mercante por la construcción naval, reformar el sistema de protección basado en la reserva de bandera y tráficos, permitir la libre exportación e importación de buques (aboliendo la prohibición vigente desde 1940 a fin de proteger la construcción naval

¹²⁰ Vease la "Ponencia sobre marina civil", presentada por el Comité Ejecutivo Nacional al II Congreso Nacional de UCD, Palma de Mallorca, febrero de 1981.

nacional), reorganizar la Administración marítima¹²¹ y hacer posible, en determinadas condiciones, la contratación de algunos tripulantes extranjeros en buques nacionales¹²².

El proyecto fue ferozmente atacado políticamente por el PSOE, por puras razones de oportunidad, como los hechos posteriores de sus Gobiernos han demostrado¹²³, y sindicalmente rechazado por el SLMM en base a dos puntos que serán durante años constantes de su política sindical: no a la libertad de exportación de buques; no a la posibilidad de contratar extranjeros en buques españoles.

Por su parte, ANAVE criticaba algunos aspectos parciales del proyecto, que no coincidían con sus intereses. Fernández Tapia remitió al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (26 de marzo de 1981), un extenso documento titulado *Comentario y propuesta a determinados artículos del anteproyecto de Ley de Ordenación de Marina Mercante*, en el que el presidente de ANAVE hacía especial hincapié en modificar el artículo 5, que calificaba como "servicio público" el tráfico de línea regular entre islas y entre la Península y Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.

El PSOE utilizó a fondo al COMME en su campaña contra el proyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante. Tanto Pedro Sancho, como José Antonio Madiedo y Rafael Lobeto (que ocupaba la plaza de asesor jurídico del Colegio), se lanzaron a un peregrinaje por distintos puertos, con conferencias y ruedas de prensa, en las que se hacía responsable ¡a un simple proyecto de ley! del desastre de la marina mercante. Desastre que, en 1981, no era tal y que se produjo justamente cuando el PSOE ocupó el Gobierno, con Sancho, Madiedo y Lobeto ocupando puestos de gran

¹²¹ Fruto de las ideas del proyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante fueron la batería de decretos de 1981 sobre Administración marítima que preveían la creación de "Jefaturas Provinciales de Marina Civil" en los puertos, dentro de las Direcciones provinciales del Ministerio de Transportes, y se cambió el nombre de la Dirección General de Tráfico Marítimo al actual de Dirección General de la Marina Mercante (R.D. 1801/1981, de 24 de julio; R.D. 3320/1981, de 29 de diciembre).

¹²² Este proyecto fue parcialmente publicado en "Avante", número 24, junio-julio de 1981. He podido disponer de una copia mecanografiada del proyecto íntegro, incluyendo su exposición de motivos.

¹²³ Tras un cúmulo de vacilaciones y retrocesos, de proyectos de ley que quedaron en papel mojado, finalmente el Gobierno PSOE aprobó a finales de 1992 algo parecido al proyecto de UCD de 1981, pero mucho peor: la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante, de 24 de noviembre de 1992, supedita, ahora a la gestión portuaria, la Administración marítima y es más liberal que el proyecto de UCD en cuanto a exportaciones y tripulaciones; de hecho, crea en Canarias un "pabellón de conveniencia".

responsabilidad en el sector. Causa desazón leer en 1996 las diatribas contundentes del SLMM¹²⁴ y, sobre todo, del COMME, en contra de este proyecto de ley, que vista la historia, hubiera sido beneficioso que se hubiera materializado, tachándolo de todos los males, con una evidente exageración y alarmismo. Veamos algunas muestras:

- Pedro Sancho, en Gijón: *La Ley de Ordenación de la Marina Mercante representará un desastre absoluto* ("El Comercio", 20 de mayo de 1981).
- José Antonio Madiedo, en Bilbao: *La Marina Mercante española ha alcanzado un grado de deterioro insostenible* ("La Gaceta del Norte", 8 de septiembre de 1981).
- Rafael Lobeto, en La Coruña: *La situación actual es de auténtico desastre marítimo* ("Faro de Vigo", 21 de agosto de 1981).
- Todos al alimón (COMME), en Madrid: *No se puede hacer la marina sin marinos* ("Pueblo", 25 de julio de 1981).

Que la campaña del PSOE, con el instrumento COMME, formaba parte de la "operación acoso y derribo" de UCD no suscita, en 1996, ninguna duda. Tampoco hay duda de la similitud de fondo existente entre las campañas del COMME -sobre todo, la petición que se desprende de la información de "Pueblo"- y aquellas diatribas de Ruiz Catarineu que terminaban pidiendo que se abrieran "las puertas de la patria". Pero, si Catarineu volvió a navegar después de la desaparición de la UOMM sin haber alcanzado cargo alguno, Sancho llegó a presidir la "División Naval" del INI y la Empresa Nacional Elcano, y Madiedo y Lobeto lograron ser directores generales de la marina mercante.

Por su parte, UGT, desmarcándose con inteligencia de la demagogia anti-proyecto, no dudó en afirmar que, si era aprobada por las Cortes, la Ley de Ordenación de la Marina Mercante *no supondría pérdidas de puestos de trabajo*¹²⁵

Tanto el Ministerio, como ANAVE, no supieron contrarrestar esa campaña. Lo intentaron con algunas notas y algunos artículos firmados, pero sin éxito. Por su sensatez, conviene destacar la opinión de Fernando Casas, director

¹²⁴ Ver "Avante", números 24 y 25, junio-julio y octubre-noviembre de 1981.

¹²⁵ "Avante", número 25, octubre-noviembre de 1981.

general de ANAVE, publicada en "Cinco Días", 23 de septiembre de 1981, bajo el título *Es necesaria una flota competitiva*. Casas coincidía con la filosofía del proyecto de ley frente a otros sectores industriales y aplaudía la valentía del Gobierno por enfrentarse a esos intereses en defensa de una marina mercante competitiva.

Para el SLMM, el proyecto pretendía convertir el pabellón español en bandera de conveniencia y permitir a los armadores deshacerse de la flota sin ninguna traba. Ambos extremos no eran, ni de lejos, verdaderos. Algunos dirigentes del SLMM (Guezuraga, Murueta), veían incluso en el proyecto de ley un contubernio UCD-PSOE-UGT¹²⁶. Con ese atropellado análisis, el SLMM se sumó a la campaña de prensa orquestada por el COMME y organizó, además, una recogida de firmas por la flota, contra el proyecto de ley, amenazando con una huelga general si el proyecto seguía adelante. Incluso llegaron a lanzar a la prensa, con fecha 29 de septiembre de 1981 y firmado por Javier Such, "Secretario de Prensa y Propaganda", un precipitado *aviso de inminente movilización general de la marina mercante* que, con buen criterio, pocos periódicos recogieron. El texto que las tripulaciones habían de firmar rezaba:

Apoyar la Jornada de Lucha en favor del empleo en la Marina Mercante, que el I.S.M. tiene intención de desarrollar. Asimismo nos posicionamos a favor de que se convoque de una forma decidida las medidas a tomar (paros generales de toda la flota), hasta conseguir que la definitiva Ley de Ordenación de la Marina Mercante no recoja en su articulado temas tan graves, desde la perspectiva del mantenimiento de nuestros puestos de trabajo, como son la liberalización de importación y exportación de los buques y la posibilidad de contratar tripulantes extranjeros, al menos mientras exista un solo parado en el sector de nacionalidad española. Como prueba de conformidad, firman todos los presentes.

Esa campaña, en la que recogieron firmas de 400 buques ("Avante", número 25, octubre-noviembre de 1981), culminada con una resolución del Comité Estatal de noviembre de 1981, en la que se hacía un ingenuo

¹²⁶ La documentación al respecto es generosa. La muestra más amplia se recoge en "Avante", número 24, junio-julio de 1981, cuya portada, a toda página, recoge el siguiente titular: "Los armadores y el Gobierno quieren tripulaciones extranjeras". Vease también el "Acta del Comité Estatal" (días 13, 14 y 15 de noviembre de 1981).

llamamiento al PSOE para que defendiera el empleo en el sector¹²⁷, motivó incluso que el Secretario General Técnico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se dirigiera a Antonio Palacios (al que atribuye la presidencia del SLMM), en un escrito donde lamentaba la falsedad y extemporaneidad de las acusaciones del Sindicato al Proyecto de Ley¹²⁸:

Los medios de difusión han hecho pública una Nota del Sindicato Libre de la Marina Mercante, en la que anuncia una denominada "jornada de lucha", a fin de presionar para la no aplicación del Anteproyecto de Ley de ordenación del sector que tiene, en estos momentos, en elaboración, este Departamento.

A este respecto no puede menos de hacerse notar, en primer lugar la extemporaneidad y el carácter anómalo, dudosamente ajustado a los principios ordinarios de funcionamiento de un sistema democrático, que concurren en la mencionada convocatoria del S.L.M.M.

En efecto, se habla de impedir "la aplicación" del Proyecto de Ley de ordenación de la Marina Mercante, siendo así que dicho proyecto ha de recorrer aún una larga andadura antes de poder pensarse en su aplicación. Básicamente el proyecto que presente el Gobierno, debe sufrir todos los avatares de su debate parlamentario ante las Cámaras legisladoras. Y allí es donde deben tener su cauce normal de expresión las opiniones de las diversas fuerzas políticas y sociales, por boca de los representantes del pueblo español, democráticamente elegidos. (...)

Pero es que, además, las razones de fondo aducidas por el S.L.M.M. para la "jornada de lucha", son inexactas y no responden siquiera a la redacción del Anteproyecto, por lo cual parece preciso insistir en algún punto ya manifestado públicamente.

En efecto, se ha indicado, en la nota que comentamos, que el Proyecto contempla la posibilidad de contratación por los armadores españoles de tripulaciones extranjeras. A este respecto debe subrayarse que el Proyecto, no ha defendido nunca esta idea y no incluye la libertad de los armadores españoles para poder contratar extranjeros, puesto que se remite a lo

¹²⁷ SLMM, "Resolución del Comité Estatal del SLMM reunido el 15 de noviembre de 1981 sobre el ante-proyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante", documento mecanografiado.

¹²⁸ Antonio Botella García, Secretario General Técnico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, carta mecanografiada fechada en Madrid a 7 de octubre de 1981.

dispuesto en la legislación laboral española vigente, y tiende a proteger el empleo para los españoles.

También se critica en la nota el hecho de que el proyecto potencia la venta de buques a armadores extranjeros. Pues bien, resulta llamativo, en cuanto a este punto, que el S.L.M.M. considere indeseable que se fomente nuestra exportación de buques tan importante para nuestra industria de la construcción naval. El Proyecto pretende, en este aspecto, liberar de trabas al sector, y, a la vez que permite, en efecto, la exportación de buques nacionales con limitaciones para la venta de buques por navieros españoles, facilita, asimismo, la importación de buques extranjeros, introduciendo una clarificación del mercado que, si llega a aprobarse, será, sin duda, beneficiosa, a juicio de este Departamento, para el desarrollo y potenciación de la Marina Mercante Española, y por tanto para el incremento de puestos de trabajo en este sector.

Me sorprenden más las notas de prensa en cuanto he sido yo mismo quien les ha proporcionado, en conversaciones tenidas, la información oportuna sobre estos puntos.

ANAVE también salió al paso de las amenazas de huelga y jornada de lucha efectuadas por el SLMM remitiendo a sus asociados un *modelo de carta de las empresas a los capitanes de los buques*, informándoles de la escasa razón en que basaba el Sindicato su futura acción¹²⁹:

En relación con la información tendenciosa y falsa recogida por algunos medios de prensa citando fuentes sindicales y profesionales y que, en algún caso, se ha llegado a remitir a los buques directamente por parte de esas fuentes, en relación con el Anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante, consideramos que resulta necesario clarificar dichas noticias.

Frente a la declaración de que peligran los puestos de trabajo al permitir la contratación de tripulantes extranjeros, hemos de significar que el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones ha contactado con todos los intereses afectados por el Anteproyecto y especialmente con las Centrales Sindicales y ha sido claramente receptivo a sus sugerencias, hasta el punto

¹²⁹ ANAVE, Circular de régimen interior número 38/81, 9 de octubre de 1981, firmada por el director general, Fernando Casas.

de que textualmente ha prohibido, desde el primer momento, la contratación de tripulaciones extranjeras.

Se evidencia, por tanto, que quien ha dado origen a esta falsa y tendenciosa información trata de capitalizarla en sus propios intereses, sin tener en cuenta el legítimo interés de la tripulación y de la flota.

Por lo que respecta a la importación de buques, es sorprendente que una medida que supondría el incremento de puestos de trabajo pueda ser objeto de censura. En cuanto a la exportación de buques es, comercialmente hablando, práctica usual internacional y con el nuevo marco legal sobre importaciones y exportaciones no se establece ninguna diferencia respecto de la práctica actual, tanto a nivel nacional como internacional, por lo que no supone ninguna incidencia sobre los puestos de trabajo.

En todo caso, el naufragio político de UCD por la dimisión de su líder, Adolfo Suárez, presidente del Gobierno, el 29 de enero de 1981, y por el esperpéntico intento de golpe de estado del 23 de febrero siguiente, unido al cambio de ministro de Transportes que se produjo el 3 de diciembre de ese mismo año, hicieron que el proyecto de ley no llegara a tramitarse en el Parlamento. El nuevo ministro, Luis Gámir, que sustituyó a Rodríguez Guerra por Alfonso Soler al frente de la DGMM (a Soler le duró el cargo sólo unos meses), prefirió que la iniciativa durmiera el sueño de los justos. *La nueva Ley de Ordenación de la Marina Mercante no saldrá hasta las próximas elecciones generales*, declaró el ministro el 15 de febrero de 1982 en una rueda de prensa en la que presentó los planes del Departamento¹³⁰. Se perdió con ello una buena oportunidad, la penúltima antes del derrumbe definitivo de la marina mercante española, para conseguir una ley necesaria (nadie cuestionaba su necesidad), en unas condiciones que los acontecimientos de los años venideros demostrarán que eran más que aceptables.

La llegada del PSOE al poder (su primer Gobierno se constituyó el día 3 de diciembre de 1982), suscitó no pocas esperanzas de cambio. Javier Lozano, en un informe sobre *la política a seguir en el sector*, fechado el 4 de diciembre de 1982, recoge ese sentir:

Los trabajadores del sector y el SLMM recibimos con esperanza al nuevo

¹³⁰ "Avante", número 26, 1982.

Gobierno y a la nueva Administración Marítima en la que confiamos para realizar el profundo cambio que el sector marítimo necesita.

El programa de política marítima del PSOE, explícito en sus "Bases para una estrategia de Transportes", y en el libro de Pedro Sancho sobre marina mercante y construcción naval ya citado, propugnaba la defensa de la marina mercante bajo pabellón español, la creación de una gran empresa nacional de marina mercante, la planificación selectiva del crédito naval, la desmilitarización del sector, etc. etc., ideas todas ellas muy próximas, si no idénticas, a lo que defendía el SLMM en sus ponencias en los Congresos tercero y cuarto. La decepción, también en la marina mercante, fue mayúscula. Nada positivo (y positivo con muchas comillas), se hizo hasta la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante en 1992. Ni se hizo una política marítima de defensa de la marina mercante, ni se desmilitarizó el sector. Al contrario: el desastre y la ruina de la flota española viene propiciada, en parte, por decisiones políticas tomadas por gobiernos socialistas (del PSOE). Son proféticas las palabras escritas por Pedro Sancho Llerandi en 1979 (página 20):

El naviero tradicional ha desaparecido del escenario naval dejándonos el campo libre a los hombres que uniéndonos y contando con el apoyo económico de los recursos de país, logremos hacer la nueva Marina.

La "nueva Marina" no era nada, aunque entonces eso no se sabía. Intentaron hacer frente a la crisis con un confuso "Plan de Flota" que, a despecho de su magnitud en número de folios escritos, del pomposo Comité de Dirección encargado *del seguimiento* de su redacción¹³¹, y de las muchas reuniones mantenidas, no preveía, en sus sucesivas versiones, horizonte alguno. Los objetivos filosóficos del Plan de Flota eran *determinar las necesidades de Marina Mercante Española en el horizonte de diez años y en función de distintos escenarios de la evolución de las magnitudes económicas más relevantes*¹³². Formalmente, el malhadado plan fue aprobado por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos con

¹³¹ Comité de Dirección formado por los directores generales de Marina Mercante, Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones, y representantes del INI, Instituto de Crédito Oficial (ICO), y Banco de Crédito Industrial (BCI).

¹³² Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones, "Resumen sobre el Plan de Flota", 1985, documento mecanografiado.

fecha 29 de enero de 1986, aunque en la realidad fue como si no¹³³. Previamente, los días 21 y 22 de febrero de 1985, con ánimo de arropar contextualmente el Plan, el Instituto de Estudios del Transporte y las Comunicaciones había organizado unas "Jornadas sobre el Plan de Flota", a las que invitaron a todos los "interlocutores sociales" del sector. Los sindicatos (SLMM y UGT), clamaron por el mantenimiento de la flota y de los puestos de trabajo; los astilleros pidieron más ayuda y un plan de reconversión generoso; los armadores se quejaron de los *sobrecostos de la cautividad* (tesis negada con contundencia en la obra de Santos Pastor); y la Administración (llegó a participar el Ministro de Transportes, Enrique Barón), contemporizaba con todos, en tanto el BCI, presente también en las Jornadas, se pulía la flota impunemente.

Unos meses después de las "Jornadas sobre el Plan de Flota", Fernando Salvador, Pedro Sancho (responsable entonces de la reconversión naval), y Rafael Suñol (presidente del BCI), coincidieron de nuevo en los cursos de verano de la Universidad Menéndez Pelayo para hablar del "Plan". Ninguno de los tres veía clara su utilidad como instrumento político¹³⁴. Era como si de pronto todos, incluido el propio partido, cayeran en la cuenta de que el PSOE no tenía, en realidad, ningún proyecto serio de política marítima. Las crisis no se conjuran con informes y reuniones, por excelentes que sean. Son las decisiones las que cuentan.

El SLMM hacía una tímida valoración negativa de la primera versión del Plan de Flota¹³⁵, sin duda confiando todavía en que el gobierno PSOE acabaría por cumplir, al menos en parte, su programa electoral. Andoni Lecertúa remitía al director general de la Marina Mercante, el 11 de octubre de 1983, un escrito con la opinión del Sindicato, criticando que el Plan *descuidaba su incidencia en el empleo y está hecho desde la perspectiva de una rápida recuperación del propio capital del Banco de Crédito Industrial*. La carta concluía con tres puntos críticos¹³⁶:

¹³³ Según José Antonio Madiedo, las buenas intenciones del Plan de Flota fueron "desvirtuadas en un claro intento de favorecer las pretensiones de la construcción naval" ("Construyamos, pero con garantías (II)", "Transporte XXI", 1 de julio de 1995).

¹³⁴ "El Plan de Flota no gusta a nadie", "Avante", número 38, sin fecha.

¹³⁵ El Plan de Flota fue publicado, muy resumido, en "Avante", número 33, sin fecha, aunque probablemente salió en la segunda mitad de 1983.

¹³⁶ SLMM, referencia "sgaf 01131083", asunto "Plan de Flota", firmado por Andoni Lecertúa, Madrid 11 de octubre de 1983.

Entendemos que el Plan de Flota nace cojo:

1º.- Desconocemos el plan que para la Marina Mercante, su necesidad, funciones, desarrollo, tiene la actual Administración. El borrador que nos ha sido suministrado analiza la historia de la Marina Mercante.

2º.- Desconocemos los planes generales de cobertura de bandera que la Administración espera poner en marcha.

3º.- Asimismo desconocemos cuales van a ser los medios coercitivos que la Administración tiene para poder obligar a "ciertos armadores" a someterse a las directrices emanadas del Plan de Flota.

Paralelamente, esta vez con mejor tino aunque no mejores resultados, el Gobierno del PSOE intentaba resucitar el proyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante de UCD. El ministro Enrique Barón prometió, en una entrevista concedida a los dirigentes del SLMM el 27 de enero de 1983, que la Ley estaría lista *en el plazo de un año y medio*¹³⁷. En marzo de 1984, José Luis García Gabaldón, subdirector general de Planificación del Transporte Marítimo, hacía llegar al SLMM, con una carta exquisita de forma y fondo, un primer borrador de proyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante, retomando lo mejor de las ideas de UCD, incluidas la libertad de exportación de buques y la posibilidad condicionada de enrolar tripulaciones extranjeras¹³⁸. Pero tampoco esta vez llegó ningún proyecto a las Cortes. ¿Causas? El escaso peso político de la marina mercante en el contexto de la política del PSOE y la espantada de los armadores, que no necesitaban de ninguna ley para cerrar página ante la actitud estrictamente monetarista del Banco de Crédito Industrial.

Abrieron, eso sí, las vías de diálogo con las organizaciones sociales, siguiendo de esta forma la estela abierta por el último Gobierno de UCD. Numerosos documentos del SLMM, entre 1982 y 1985, relatan diferentes contactos y entrevistas con los directores generales de la Marina Mercante, Empleo, Instituto Social de la Marina, Banco de Crédito Industrial, Sociedad de Gestión de Buques, etc. Contactos que, a tenor de la documentación existente en los archivos del SLMM, eran percibidos como

¹³⁷ "Avante", número 29, sin fecha.

¹³⁸ Dirección General de la Marina Mercante, "Elaboración de un borrador de anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante", Madrid 30 de marzo de 1984.

los hechos y oídas las palabras del ministro de Transportes y Comunicaciones, Enrique Barón, en la Asamblea General de ANAVE, el 26 de mayo de 1983, cuando manifestó *la firme decisión del Gobierno de mantener y potenciar la marina mercante española* ¹⁴².

El BCI decidió a mediados de 1983 que era prioritario recuperar los créditos a los armadores morosos a fin de sanear las cuentas del Banco. No hubo ninguna otra consideración de política social y marítima. Para ello inició una política de embargos masivos de buques, sobre los que banco poseía derechos hipotecarios, que ponía a disposición de una empresa instrumental, la Sociedad de Gestión de Buques (SGB), con el único objetivo de venderlos al precio que fuera. La mayoría fueron vendidos, a precios irrisorios, a empresas extranjeras.

La SGB, de acuerdo con la respuesta del Gobierno a una pregunta formulada en las Cortes por el diputado de Izquierda Unida-Esquerri Catalana, Ramón Espasa, Madrid 7 de julio de 1987 (pregunta formulada a instancias del SLMM. Ver texto en Anexo 21), aprobó un *Documento Programático*, con fecha 17 de febrero de 1984, un mes y medio después de la constitución de la Sociedad¹⁴³. En ese documento programático se decía textualmente que la línea básica de actuación de la SGB *se centrará en la desinversión mediante la venta al mercado nacional e internacional y el desgüace, de aquellos buques que resulten afectados*. La sociedad nació expresamente con carácter temporal y sólo operaría coyunturalmente aquellos buques que las condiciones del mercado aconsejara mantener en explotación a la espera de su enajenación. Dado que el SLMM y algunas otras voces habían pedido la gestión pública de los buques¹⁴⁴, algo así como una empresa nacional que capeara el temporal sin pérdidas irreparables en

¹⁴² "Intervención del Sr. Ministro de Transportes en la Asamblea ordinaria de ANAVE", documento mecanografiado, 1983.

¹⁴³ Formaban parte del Consejo de Administración de SGB, además del BCI, las compañías Trasatlántica y Elcano, ambas del INI. Aunque la SGB nació a principios de 1984, el presidente del Banco de Crédito Industrial ya había anticipado a los dirigentes del SLMM, en junio de 1983, su idea de crear esta Sociedad (SLMM, "Informe de los debates y resoluciones del Comité Estatal del SLMM, días 10 y 11 de junio de 1983").

¹⁴⁴ Javier Lozano, carta a Santos Pastor fechada el 8 de noviembre de 1983: "El SLMM ha propuesto (...), la creación de una empresa pública de gestión para explotar los buques de aquellas empresas que por su situación e historial próximo se consideren en una situación de crisis económica y social evidente". El Comité Estatal de los días 4 y 5 de marzo de 1983 acordó solicitar "la nacionalización del sector, ya que el sector está nacionalizado de antemano con la deuda de 200.000 millones de pesetas que mantiene con el Banco de Crédito Industrial". Esta postura fue ratificada en el Comité Estatal de los días 3, 4 y 5 de septiembre de 1984.

el empleo del sector, el documento programático de la SGB sanciona rotundo:

No existe en ninguno de los objetivos de la Sociedad ning n planteamiento de nacionalizar, en parte o totalmente, el sector marítimo.

Con esta filosofía, la SGB puso en almoneda la mayor parte y los mejores buques de la flota española. El mismísimo presidente del BCI, Rafael Suñol, en una conferencia dada en Barcelona el 17 de enero de 1985, con el título de *El papel de la banca industrial en España*, fue taxativo: *el BCI ejecutará todos los créditos hipotecarios morosos concedidos al sector naval, que afectan entre 150 y 200 barcos y que suponen el 40 por ciento de la flota española. Tras la ejecución, el banco tiene el propósito de vender los barcos adquiridos*¹⁴⁵.

Hasta 31 de diciembre de 1985 se vendieron al exterior 25 buques (ver Cuadro 4), con una pérdida estimada de 1.000 puestos de trabajo. Desde diciembre de 1985 a octubre de 1987, La SGB vendió a empresas extranjeras otros 63 buques más (32 de una tacada a una desconocida empresa extranjera, "Lexmar", venta bendecida por UGT que estuvo, y posiblemente continúa estando, rodeada de todas las sospechas), con 2.500 puestos de trabajo perdidos. El total de unidades que el BCI puso a disposición de la SGB, que culminado su trabajo, se disolvió en 1988, fueron bastantes más de las que anunciaba el presidente del BCI en enero de 1985: 280, algunas vendidas para chatarra, otras, pocas, a armadores españoles y la mayoría, las más nuevas y modernas, a armadores extranjeros (Cerezo, J.L. 1988).

Para saber qué hacer sobre la Administración marítima (el otro gran tema que afectaba a la marina mercante), el Consejo de Ministros de 12 de diciembre de 1984 aprobó la creación de una *Comisión interministerial de estudio y reforma de los órganos de la Administración del Estado competentes en materia de actividades marítimas* (COMINMAR), regulada por Orden Ministerial el día 30 de enero de 1985. Presididos por el Secretario de Estado para las Administraciones Públicas, formaban parte de esa Comisión:

* El Director General de la Guardia Civil (Ministerio del Interior).

¹⁴⁵ "El País", 18 de enero de 1985.

- * El Director General de la Marina Mercante (Ministerio de Transportes).
- * El Secretario General de Pesca Marítima (Ministerio de Agricultura).
- * El Director General de Política de Defensa (Ministerio de Defensa).
- * El Secretario General Técnico del Ministerio de Obras Públicas.
- * El Director General de Puertos y Costas (Ministerio de Obras Públicas).
- * El Director General de Enseñanzas Medias (Ministerio de Educación).
- * El Director General de Cooperación con las Comunidades Autónomas (Ministerio de Administración Territorial).
- * El Director General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales (Ministerio de Industria).
- * El Director General de Aduanas e Impuestos Especiales (Ministerio de Economía y Hacienda).
- * El Secretario General Técnico del Ministerio de Economía y Hacienda.
- * El Secretario General Técnico del Ministerio de Sanidad y Consumo.
- * El Director General de Organización, Procedimientos e Informática (Ministerio de la Presidencia).
- * El Director General del Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo)
- * El Director General de Asuntos Consulares (Ministerio de Asuntos Exteriores).

A ellos, por si fueran pocos, se sumó, en la primera reunión de la Comisión, la propuesta del Ministerio del Interior de añadir a algún director general de los Ministerios de Cultura y Justicia, propuesta que fue, no sin discusión, desestimada.

Aunque, la O.M. de enero de 1985 les daba un plazo de seis meses para elevar al Gobierno sus conclusiones, la Comisión no cerró sus sesiones hasta el día 6 de junio de 1986, con un año de retraso. Se dividieron en tres subcomisiones:

- I. Delimitación de competencias marítimas.
- II. Delimitación de competencias en los puertos.
- III. Evaluación de las necesidades y cualificación del personal que haya de ocuparse en la ordenación y control de las actividades marítimas.

Escribieron y prepararon miles de folios, que no sirvieron para nada útil en cuanto a los objetivos que se habían marcado. No es que las propuestas de la COMINMAR fueran pobres o desatinadas. Al contrario, el trabajo que realizaron supone el mayor esfuerzo jamás realizado de reflexión escrita sobre organización administrativa del universo marítimo-portuario. Simplemente sucedió que las conclusiones a que llegaron y los numerosísimos informes que las acompañaban no se tradujeron en nada útil

para el sector. Curiosamente, una de las propuestas derrotadas por amplísima mayoría en la Comisión fue la única que se convirtió en realidad: la creación de la Guardia Civil del Mar, propuesta por el representante del Ministerio del Interior, en contra de la opinión prácticamente unánime de los demás ministerios, que abogaban por poner en marcha un Servicio de Guardacostas civil, a imagen del "Coast Guard" de los países anglosajones.

De los trabajos de la COMINMAR, la DGMM intentó sacar algunos proyectos legislativos, en línea similar a las propuestas por UCD, que tampoco se materializaron. Un ejemplo: en febrero de 1985, la DGMM tenía ultimado un borrador de proyecto de Real Decreto *sobre servicios periféricos y órganos consultivos del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en materia de Marina Mercante*, que pretendía deslindar las competencias de marina civil de los órganos de la Armada. Nunca vió la luz del BOE.

12.8 La defensa de los puestos de trabajo.

La acción sindical del SLMM giró entre el IV y el V Congreso, como no podía ser de otra forma, en torno a la defensa de los puestos de trabajo. Todas las negociaciones, de carácter general o en empresas concretas, supeditaban a ese objetivo otras reivindicaciones posibles. Incluso el diálogo abierto con los organismos oficiales tenían como trasfondo el empleo (y el paro), de los tripulantes. Con el Instituto Social de la Marina se hablaba de la Bolsa de Embarque y de la edad de jubilación de los trabajadores del mar con la perspectiva de encauzar y generar nuevos puestos de trabajo. Con la Dirección General de la Marina Mercante, la reorganización de la Administración marítima cobraba ahora una nueva dimensión, además de la vieja aspiración desmilitarizadora: podía suponer la creación de algunos cientos de empleos para los marinos en paro.

El núcleo duro de la defensa de los puestos de trabajo estaba, sin embargo, centrado en la imparable venta de buques y desaparición de empresas navieras. La sensación que transmiten los documentos del SLMM entre 1981 y 1985 es de impotencia y desesperación. Las empresas incumplían una y otra vez los pactos y promesas acordadas en los despachos, en su mayoría acuerdos realizados para ganar tiempo de forma que pudiesen ultimar las

maniobras de venta o cesión de sus buques al BCI. Para el SLMM, esa forma de proceder de las empresas les hacía aparecer ante la flota como ineficaces, cuando no como mentirosos, con la lógica consecuencia de desafiliación e inhibición sindical. Era un círculo vicioso, explicable por la poca tradición sindical en los buques y por la facilidad relativa con que el SLMM había conquistado importantes mejoras entre 1975 y 1980: el Sindicato no impide que yo (o mis compañeros de otro buque), me quede ahora sin empleo, ergo el Sindicato ya no sirve y, por tanto, me borro. El SLMM se debilitaba y con ello los empleos se hacían más vulnerables. Y vuelta a empezar.

La desesperación del SLMM aumentó a partir de finales de 1983, cuando todos se convencieron que el cambio enarbolado por el PSOE iba en dirección distinta a la que habían preconizado desde la oposición. Hay decenas de escritos a la Dirección General de la Marina Mercante, a la Dirección General de Empleo (Ministerio de Trabajo y Seguridad Social), y a la Dirección General de Exportaciones (Ministerio de Economía y Hacienda), oponiéndose a la venta de buques al exterior con una batería de leyes y decretos en vigor, además de todos los argumentos de carácter laboral y social aplicables. He escogido dos ejemplos (Anexos 22 y 23), ambos de 1983, por su carácter paradigmático. En el primero, el Delegado de Personal de la empresa Naviera Antonio Vega Seoane y el SLMM piden a la DGMM que no sea concedida licencia de exportación de los buques "Antxon Mari", "Irati" y "Virgen de las Nieves", fundando la petición en una serie de leyes de carácter laboral, marítimo, mercantil y registral que, legalmente, habían de impedir la venta al exterior. Esos fundamentos de derecho se repitieron, a veces con una redacción distinta, o incorporando alguna nueva apoyatura legal, en los sucesivos escritos sobre otros buques. No sirvieron, al final, para nada. Sorteando la ley por sus resquicios y/o apoyándose en otras normas distintas, las empresas y la SGB acababan obteniendo el permiso de la Administración para exportar sus buques.

El segundo ejemplo afecta a los buques "Gracia del Mar", "Gala del Mar" y "Julia del Mar", propiedad de la armadora Telde, S.A., empresa del grupo Seguí, grupo que tenía, y conserva, como compañía de cabecera a Contenemar, S.A. En el escrito a la DGMM se solicita de ésta que investigue las exportaciones solicitadas por Telde, S.A. en el contexto de la situación del grupo Seguí, sus relaciones cruzadas entre empresas, y la instrumentación que se hace de estas sociedades por intereses globales del grupo. Pretensión también desoída. Las exportaciones acabaron realizándose y el grupo Seguí-Contenemar continuó campando a sus anchas.

Descendiendo a terrenos más concretos, siempre a la contra, el SLMM hubo

de defender, ante la Magistratura del Trabajo, centenares de casos personales de despidos injustificados (justificados para las empresas que iban así reduciendo personal con vistas al cierre final como naviera), más o menos dramáticos en función de las condiciones (edad, familia, etc.), de los afectados. La Asesoría Jurídica del SLMM en Madrid, calle General Martínez Campos, número 13, conserva en sus archivos una amplia documentación al respecto.

Había también algunos casos colectivos, o especiales, que vale la pena consignar:

1. El caso de 10 tripulantes del buque "Frigo España", perteneciente a la empresa Transmarina, S.A., del grupo Frigo Lines, a quienes el Capitán obligó a abandonar el buque por haberse declarado en huelga legal, zarpando acto seguido dejando a los trabajadores literalmente tirados en el muelle. Sucedió el 20 de diciembre de 1983, en el puerto noruego de Augesund. Los tripulantes fueron repatriados por la Embajada española y el SLMM presentó una denuncia de los hechos a la DGMM, sin que conste respuesta alguna¹⁴⁶.

2. La odisea del capitán del buque "Valle de Cadagua", de Vasco Madrileña de Navegación, a quien el armador dió instrucciones escritas de hacer una anotación fraudulenta en el Diario de Navegación contra un tripulante a quien querían despedir, a lo que el capitán, Cruz Rementería Idoyaga, se negó por dignidad y por decencia¹⁴⁷. Puso el siguiente telex a la Compañía, desde La Guaira, donde estaba descargando el buque, con fecha 24 de abril de 1981:

Respecto al telex recibido de la Compañía referente al caso del marinero Fernando Miñán Insúa siento muchísimo indicarle que mi conciencia y mi formación religiosa me prohíben en absoluto tal cosa a no ser que me obliguen por escrito o telex y ponga en el Diario de Navegación que lo hago por orden de la Compañía. Saludos, Capitán "Valle de Cadagua".

¹⁴⁶ SLMM, escrito al Director General de la Marina Mercante, "Asunto FRIGO ESPAÑA", firmado por Andoni Lecertúa, Madrid, 30 de diciembre de 1983, suplicando "se abra expediente por el cual se depure la responsabilidad tanto del Capitán, como del Armador, adoptándose las medidas disciplinarias que fueran ajustadas a Derecho".

¹⁴⁷ Amplia información de este caso en "Avante" número 25, octubre-noviembre de 1985.

Estremece pensar cuantos capitanes, más sumisos y menos conscientes, se plegaban a "indicaciones" de las empresas en un sentido similar al pedido por Vasco Madrileña en este caso. De vuelta a España, el capitán Remetería fue inmediatamente desembarcado, recibiendo en su casa una escueta carta de despido:

Habiendo sido Vd. designado como Capitán en buque de nuestra Flota, según el artículo 34 de la Ordenanza Laboral en la Marina Mercante, le comunicamos mediante el presente escrito lo siguiente:

Que, de acuerdo con el Artículo 90.2 y concordantes, quedan extinguidas las Relaciones Laborales que le vinculaban con esta Empresa.

La extinción de las mismas surtirá efecto a partir del 1 de junio de 1981.

El artículo 90, punto 2, de la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante de 1969, permite a una empresa despedir libremente a un capitán en base a que es "cargo de confianza de la empresa". Paradójicamente, ni el SEOMM, ni el COMME, supuestamente defensores de los titulados, consideraron éste y otros casos posteriores, dignos de atención.

3. La increíble historia del buque "Alraigo" y de su tripulación que, en la noche del 6 de junio de 1983, navegando hacia Canarias, vieron como un avión tipo "Harrier", de la Royal Navy británica, cargado con dos poderosos misiles, se posaba con gran estrépito sobre la escotilla de la bodega número 4. Según declaró el piloto, no pudo volver al portaviones nodriza porque el avión se había quedado sin combustible, la radio no funcionaba y la pantalla del radar había oscurecido definitivamente. Su salvación, y la del aparato, había sido encontrar al buque español. Aunque finalmente los tripulantes, y la empresa, cobraron el premio por salvamento que estableció un tribunal arbitral del Lloyd's de Londres, la actuación de las autoridades españolas en la historia fue histérica y desafortunada. Lo cuenta, con su prosa luminosa y sutil, Ruiz Soroa, abogado del SLMM y de la tripulación del "Alraigo", en "Avante" número 32 (sin fecha):

"Queremos ser ingleses"

La dotación del Alraigo, en la pancarta exhibida en Tenerife en el momento de la descarga del Harrier inglés, expresaba con una ironía desgarrada sus

sentimientos: "Queremos ser ingleses". Manifestaban de esta forma la sensación de desamparo y abandono en que la Administración española les ha sumido y, sobre todo, el convencimiento de que un trato de favor ilimitado, se había garantizado a la parte inglesa. No se trata de volver sobre el tema concreto de si el Harrier perteneciente a la Royal Navy era o no embargable como garantía de los legítimos derechos de los salvadores marítimos. Prestigiosos juristas independientes han expresado ya su opinión, y los tribunales deberán, en definitiva, decidirlo: a su fallo definitivo nos remitimos. Se trata más bien de una serie de aspectos de comportamiento administrativo en los que aquel trato de favor se ha patentizado, conculcando las normas jurídicas que son base de un Estado de Derecho: resulta sorprendente, en tal sentido, que ante el hecho sucedido de un piloto que se ha extraviado en un vuelo (por su fallo o el de su aparato) y que, en lugar de lanzarse en paracaídas abandonando su aparato en el mar, ha preferido posarse sobre un buque mercante español, poniendo en grave riesgo a la dotación y causando daños al buque y a la carga; ante este hecho, decimos, no se instruyan las correspondientes diligencias judiciales para aclarar responsabilidades. por el contrario, no sólo no se instruyen, sino que se permite salir de nuestro país, inmediatamente, al piloto y al aparato. Estamos convencidos de que si un piloto español aterrizase en una zona habitada causando daños, y ello sólo por evitar perder su aparato, bien jurídico de menos protección que el de la vida humana, las autoridades judiciales actuarían para delimitar responsabilidades: ¿no se aplica el Código Penal a los ingleses?

Sorprende, igualmente, que ante una decisión del juez marítimo permanente de no embargar el avión, pero especificando claramente que no ordena entregarlo al Gobierno inglés, el Ministro de Asuntos Exteriores español, se lance a ejecutar, coactivamente, tal decisión (que por su propio texto era inejutable al no contener mandato alguno), invadiendo competencias ajenas. Si la dotación alegaba unos derechos de prenda sobre el avión, eran los tribunales quienes debían decidir sobre su procedencia, no un ministerio ajeno a tales cuestiones, que, para colmo, se permite insinuar, a través de un gobernador civil, que la no entrega del mismo constituiría delito y la posibilidad de ingreso inmediato en prisión, al Capitán, si no lo entrega.

4. El caso de 7 tripulantes del buque "Radal", de Naviera Tramar, que el 15 de febrero de 1984, con el buque en Río de Janeiro, instaron al Consulado español para forzar su desembarque por vacaciones, toda vez que, superados con creces los seis meses de permanencia a bordo, período máximo previsto por el IV Convenio General al que estaban acogidos, la empresa no atendía

sus peticiones¹⁴⁸. El caso, salvando las distancias, recuerda el ocurrido más de sesenta años antes con los maquinistas del buque "Dilluns". La respuesta de la compañía fue el despido inmediato de Rafael Goiría, uno de los afectados y activo militante del SLMM.

A consignar que, en medio del vendaval de despidos y ventas de buques, el SEOMM convocó una huelga general en la marina mercante para los días 21, 22, 23, 28 y 31 de mayo de 1983 ¡para que las empresas *reconocieran como únicos interlocutores válidos para pactar las condiciones socio-laborales de los Oficiales a los mismos a través de sus representantes, y que, consecuentemente, se formalice la Comisión Negociadora a tal fin!*¹⁴⁹. Esa huelga, que nunca tuvo lugar, fue declarada conjuntamente con el Sindicato de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), y el Sindicato de Médicos, obedeciendo en realidad a motivos políticos tan espúreos como "avisar" al nuevo Gobierno del PSOE.

La decepción por la política aplicada por el nuevo Gobierno del PSOE, que aceleró la reconversión salvaje de la marina mercante, estalló en abril de 1984. El Comité Estatal del SLMM celebrado los días 30-31 de marzo y 1 de abril de 1984 decidió lanzar una campaña de movilizaciones, a la que invitarían a sumarse a las fuerzas sindicales de los sectores naval y marina mercante, *conducente a paralizar el evidente deterioro del sector*¹⁵⁰. El siguiente Comité Estatal (10-11 de mayo), ratificó y concretó la iniciativa: para coordinar y dirigir toda la acción sindical relacionada con la campaña fue elegido Jon Azcue, un dirigente sindical que, como Andoni Lecertúa, se había incorporado a la dirección del SLMM desde su experiencia de delegado de buque. Las movilizaciones podían comprender encierros en los buques paralizados y/o vendidos, como sucedió en el buque "Rizcum Atlantic", bandera de Hong Kong, antes "Valle de Cadagua", construcción de 1978, en Bilbao, el día 27 de abril, donde colgaron una gran pancarta con un título muy expresivo: *No más exportaciones piratas*¹⁵¹; encierros y manifestaciones en las Casas del Mar del Instituto Social de la Marina (iniciativa que tuvo su primera muestra en la "toma" de la Casa del Mar de

¹⁴⁸ SLMM, escrito de denuncia a la Dirección General de Trabajo, presentado por Andoni Lecertúa, Madrid, 30 de marzo de 1984.

¹⁴⁹ He podido consultar los escritos de preaviso de huelga presentados a las empresas Elcano y Marasia, firmados por Antonio Antón, presidente del SEOMM, ambos con fecha 27 de abril de 1983, ambos idénticos. El párrafo transcrito corresponde al motivo número 1 justificativo de la huelga prevista.

¹⁵⁰ SLMM "Acta del Comité Estatal días 30, 31 y 1 de abril".

¹⁵¹ Vease "Egin" y "El Correo Español-El pueblo vasco", 28 de abril de 1984.

Las Palmas el 22 de febrero de 1984 y de la que fueron desalojados violentamente por la policía)¹⁵², y en las sedes del Banco de Crédito Industrial (acción que tuvo lugar de forma coordinada en varios puertos y en Madrid el día 14 de junio); y finalmente una huelga general en dos fases: huelga de 24 horas entre el 4 y el 18 de julio (primera fase), y entre el 5 y el 18 de noviembre (2ª fase), a fin de permitir la mayor participación posible a medida que los buques iban entrando en puerto.

Para las manifestaciones ante el BCI, la Secretaría General del SLMM redactó una carta abierta *A la atención del Sr. Director ante/para el Sr. Presidente del Banco de Crédito Industrial*, donde se manifiesta la decepción por la política marítima del PSOE realmente aplicada y porque *el componente burocrático financiero del BCI ha impuesto su criterio puramente economicista a corto plazo sobre cualquier consideración que tenga en cuenta el interés general del Estado, la Marina Mercante y de los trabajadores*. El escrito acababa con la petición de que la SGB paralizara las ventas de buques al exterior y explotara los buques a fin de mantener los puestos de trabajo¹⁵³.

Para preparar la "jornada de lucha-huelga" (que venía siendo convocada desde marzo de 1981), se pasó a la firma un escrito dirigido al Ministro de Transportes y al Director General de Marina Mercante que unía a la protesta por la venta/exportación de buques la exigencia de que la próxima Ley de Ordenación *garantice una Marina Mercante fuerte en el Estado, creadora de Empleo en la mar y solidaria en lo posible con el sector naval*¹⁵⁴. Según una nota de prensa del SLMM, emitida el 20 de julio, se recogieron 15.000 firmas (entre tripulantes, activos y parados, y sindicalistas y marinos en tierra), y 157 telegramas de los buques apoyando *las movilizaciones planteadas por SLMM en contra del desmantelamiento del sector*¹⁵⁵.

Si firmar era fácil, la huelga era otra cosa. Durante la primera fase de la huelga pararon 43 barcos, algo menos del 10 por ciento de la flota¹⁵⁶. En la

¹⁵² Vease "Avante", número 35, sin fecha.

¹⁵³ SLMM, documento mecanografiado, Madrid, 14 de junio de 1984.

¹⁵⁴ Escrito dirigido al "Excmo. Sr. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones. Director General de la Marina Mercante", sin fecha, con pié para firma y DNI.

¹⁵⁵ El modelo de telegrama a enviar por los buques a la sede del SLMM en Madrid se publicó en "Avante", número 35, sin fecha.

¹⁵⁶ SLMM "Página especial informativa. Paro en la marina mercante", sin fecha.

segunda fase, ratificada su convocatoria por el Comité Estatal de 27-28 de julio por 9 votos a favor, 6 en contra y 5 abstenciones (votación que muestra la escasa voluntad de la mayoría por ir a la huelga)¹⁵⁷, el número de barcos que pararon se redujo aún más: 27, según nota de prensa firmada por Jon Azkue el 19 de noviembre; 24, según la relación de buques que pararon publicada en "Avante" número 36. Aún con esta escasa participación, el SLMM hizo una valoración positiva por el eco que había tenido la huelga en la prensa general, aún reconociendo que la convocatoria había sido precipitada y que la estructura del Sindicato no estaba en condiciones personales y económicas de afrontar una acción sindical de envergadura¹⁵⁸.

La Asociación de Navieros Vascos (ANAVA) se opuso a la huelga con un argumento demoledor. Calificó la huelga de exclusivamente política y convocada por intereses particulares del SLMM. Aunque la razón aducida no sea verdad, es verosímil en un marco de división sindical¹⁵⁹:

SLMM desea mayor representatividad política a nivel estatal. Actual Administración le niega esta posibilidad. Consecuencia: huelga presente que no busca reivindicar intereses trabajadores, sino representatividad denegada.

UGT, otra vez favorecida objetivamente por la patronal, se desmarcó de la huelga. Curiosamente, el STMM-UGT había presentado ante la Dirección General de Trabajo, el 24 de mayo, un preaviso de huelga general *para todo el personal de flota de las empresas acogidas al Convenio General de la Marina Mercante*, con el objetivo de la *implantación y regulación de la jornada laboral de 40 horas semanales*, previstas en el Real Decreto 2001/1983, de 28 de julio¹⁶⁰. La huelga, a realizar los días 22 y 26 de junio, desde las 00 horas hasta las 24 horas, nunca se realizó. El SLMM intentó acordar con UGT las huelgas respectivas en una reunión el 18 de junio, posibilidad que no fue aceptada por UGT. La propuesta de unidad de acción

¹⁵⁷ SLMM, "Reunión del Comité Estatal los días 27 y 28 [de julio], en Madrid", documento mecanografiado.

¹⁵⁸ SLMM, "Reunión del Comité Estatal los días 27 y 28 [de julio] en Madrid", documento mecanografiado.

¹⁵⁹ ANAVA, telegrama remitido a todas las compañías asociadas a principios de julio de 1984 dándoles instrucciones ante la huelga convocada por el SLMM.

¹⁶⁰ UGT, escrito a la Dirección General de Trabajo, Madrid, 24 de mayo de 1984.

era muy sencilla y práctica¹⁶¹:

- El Sindicato Marina Mercante (UGT) convoca paros de 24 horas para los días 22 y 26 de junio, convocatoria a la que se suma el SLMM.
- Por su parte, el Sindicato Libre de la Marina Mercante convoca paros de 24 horas a todos los buques españoles que entren en puerto desde las 00 horas del día 4 de julio hasta las 24.00 horas del día 18 de julio. A esta convocatoria se suma el SMM-UGT.
- Como funcionamiento de estas jornadas de lucha, los dos Sindicatos se comprometen a negociar conjuntamente con ANAVE, rechazando cualquier tipo de negociación unilateral con la misma.
- Ambas organizaciones coinciden en la necesidad de aplicar el Real Decreto 2001/83, jornada laboral en los regímenes especiales, en aumento de vacaciones, sin ningún tipo de alteración en las condiciones de trabajo a bordo.

Las fintas de UGT se extremarían con su desmarque a la convocatoria del SLMM y, poco después, con la maniobra con ANAVE firmando un ilegal V Convenio General de la Marina Mercante. Para mayor sarcasmo, UGT se deshizo del SLMM por defender éste precisamente lo que UGT exponía como principal motivo de "su" huelga de junio: la aplicación en la marina mercante de la jornada de 40 horas semanales. El 31 de mayo de 1984, Luis M^a Franco, nuevo secretario general del SMM-UGT, enviaba sendos escritos al vicepresidente del Gobierno, Alfonso Guerra, y a los ministros de Transportes (Enrique Barón), Trabajo (Joaquín Almunia), y Economía y Hacienda (Carlos Solchaga), advirtiéndoles de la convocatoria de huelga *ante la dificultad de hacer que las Empresas Navieras, tanto estatales como privadas cumplan la ley sobre jornada legal de 40 horas. No deseáramos - sigue la carta- llegar a utilizar este derecho constitucional, tanto por el daño que se puede causar al País, como por no querer enturbiar el ambiente laboral, cuando el Gobierno que está en el poder es el que nosotros*

¹⁶¹ Documento redactado por el SLMM, a ser firmado conjuntamente con UGT, en Madrid a 18 de junio de 1984. UGT se negó a firmarlo, aunque en la reunión con los responsables del SLMM parecía dispuesta a llegar a un acuerdo.

defendemos y apoyamos ¹⁶².

Parecía que sobre este punto, la aplicación estricta del Decreto 2001/83, de 28 de julio, sobre jornada en la marina mercante, había un amplio consenso sindical. No sólo UGT se había manifestado inequívocamente al respecto (en un documento del SMM sobre "Política sectorial para marina mercante" de 1983, el primero de una larga plataforma reivindicativa de 25 puntos es precisamente *la jornada laboral de 40 horas*). Incluso el SEOMM llegó a presentar un conflicto colectivo en la Empresa Nacional Elcano sobre la cuestión ¹⁶³.

¿Recibió UGT instrucciones del Gobierno PSOE? ¿Calcularon que les era más provechoso, desde el punto de vista del aparato, retomar la iniciativa sindical en exclusividad, aunque para ello hubieran de actuar de forma incomprensible? Tal vez ambas cosas.

Para el SLMM y para el conjunto de los trabajadores, las actitudes de UGT eran, en verdad, inexplicables. Como de la división y el enfrentamiento sindical los únicos beneficiados son las empresas, el SLMM, consciente de la gravedad de la situación, intentó recomponer un tanto la unidad de acción sindical promoviendo la firma conjunta de un documento puramente descriptivo de los *gravísimos problemas que afectan a la Marina Mercante* (ver documento en Anexo 24) ¹⁶⁴.

La iniciativa cuajó, y el día 20 de noviembre se remitía al Gobierno el escrito con las firmas de SLMM, CCOO, UGT, USO, CNT, Intersindical Galega, LAB, ELA/STV, y Coordinadora de Estibadores Portuarios.

¹⁶² SMM-UGT, cartas fechadas en Madrid a 31 de mayo de 1984, firmadas por L.M. Franco García y con el "Visto Bueno" del "Secretario General de la Federación de Transportes y Telecomunicaciones", Victoriano Sánchez.

¹⁶³ SEOMM, escrito presentado por Jesús Álvarez, presidente del SEOMM, ante la Dirección General de Trabajo, con fecha 13 de julio de 1984.

¹⁶⁴ El "Manifiesto" finalmente firmado fue publicado en "Avante", número 36, sin fecha. La versión publicada, a la que se adhirió UGT, difiere en algunos párrafos de la versión acordada por las demás fuerzas sindicales (documento mecanografiado, sin fecha): justamente en aquellos donde se da un asomo de crítica a la labor del Gobierno del PSOE.

12.9 La fusión con CCOO y el V Congreso del SLMM.

Inmediatamente después del IV Congreso, el 1 de noviembre de 1980, el SLMM y CCOO firmaron un Acuerdo Unitario, en la línea de los que habían sido firmados en 1976 y 1978 con CCOO y con otras centrales sindicales. Los dirigentes de Comisiones Obreras ya no planteaban, empero, ninguna exigencia de doble militancia. Al contrario: ofrecían toda la ayuda institucional y de infraestructura que pudieran aportar para el mejor funcionamiento del SLMM, al que dando un paso más, consideraban explícitamente como su propio sindicato de marinos¹⁶⁵:

ACUERDO ENTRE LA CONFEDERACIÓN SINDICAL DE COMISIONES OBRERAS Y EL SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE

La Confederación Sindical de Comisiones Obreras y el Sindicato Libre de la Marina Mercante, de acuerdo con la voluntad unitaria de ambas organizaciones y en la perspectiva de una mejor y más eficaz defensa de los intereses de los trabajadores de la Marina Mercante ACUERDAN:

- 1.- La Confederación Sindical de Comisiones Obreras reitera su respeto a la autonomía e independencia sindical, organizativa y financiera del SLMM y aconsejará a todos aquellos marinos mercantes que estén doblemente afiliados se esfuercen por mantener el carácter unitario del SLMM, por ser ello la mejor forma de mantener la unidad de todos los trabajadores y la hegemonía del sindicalismo de clase en la marina mercante.
- 2.- Ambas organizaciones coinciden en que el modelo de sindicalismo que hoy es necesario impulsar es el sindicalismo de clase, reivindicativo, independiente y autónomo, de masas y participativo, abierto, democrático y sociopolítico.
- 3.- Ambas organizaciones manifiestan la necesidad de estrechar sus vínculos, a todos los niveles, dentro de los principios arriba citados, manteniendo su plena independencia orgánica. Dentro de este amplio espíritu de colaboración unitaria se concretarán los siguientes compromisos:

¹⁶⁵ Este Acuerdo apareció publicado en "Avante", número 22, octubre de 1980.

- a) La Confederación Sindical de CC.OO. reconoce al SLMM como si fuera su propio Sindicato de la Marina Mercante y se reafirma en su política de no crear su propio Sindicato y se compromete a no intervenir en la negociación colectiva en la Marina Mercante bajo las siglas CC.OO.
- b) CC.OO. se compromete a respetar la política reivindicativa del SLMM en todos sus niveles. Especialmente, CC.OO. defenderá ante la Administración local, nacional y del estado los puntos de vista y las reivindicaciones específicas para la Marina Mercante que le aporte el SLMM, previo acuerdo entre ambas partes.
- c) CC.OO. facilitará la presencia directa del SLMM, a nivel local, nacional, estatal e internacional cuando los temas a discutir y/o negociar tengan relación con el transporte marítimo.
- d) CC.OO. se compromete a prestar sus servicios sindicales y jurídicos a los trabajadores de la marina mercante afiliados al SLMM en aquellos puertos y localidades donde el SLMM no esté presente con su propia organización. Así mismo, CC.OO. dará todo el apoyo sindical que sea posible a los trabajadores de la marina mercante afiliados al SLMM en todos los puertos y localidades del estado español. Ambas organizaciones, CC.OO. y el SLMM establecerán los conciertos oportunos para la aplicación práctica de este punto.
- e) El SLMM y CC.OO. se prestarán mutua y recíproca colaboración en el espíritu amplio de este Acuerdo en todos aquellos terrenos donde haya intereses comunes para la mejor defensa y organización de los trabajadores. En concreto, CC.OO. facilitará al SLMM la utilización de todos sus servicios siempre que el SLMM lo solicite y CC.OO. pueda ofrecerlo, sobre la base de los conciertos anteriormente mencionados.
- f) Representantes del SLMM participarán a nivel confederal, nacional y local en los órganos de dirección de CC.OO., con voz y sin voto.

4.- A nivel estatal, a la firma de este Acuerdo, se creará una Comisión paritaria de cada Organización, que se reunirá periódicamente y, en general siempre que se considere necesario. Dicha Comisión interpretará y concretará los términos de este Acuerdo, impulsará su cumplimiento y podrá resolver las dudas y conflictos que puedan generarse en su aplicación.

Firmaron el acuerdo Marcelino Camacho, por Comisiones Obreras y Javier Lozano, por el SLMM. Desde la fecha de este documento hasta la

celebración del V Congreso transcurren cinco años de lenta maduración y puesta en práctica del acuerdo. No fue un proceso fácil. Muchas actas de reuniones de la estructura de tierra y del Comité Estatal del SLMM recogen intervenciones de destacados militantes (Azcue, Lozano, Extremeño, Guezuraga, Luismi Bilbao, Murueta, etc.), a favor del mantenimiento autónomo del Sindicato. Los argumentos eran los mismos que en 1975 o 1978, e incluso los mismos barajados por las asociaciones durante la República. Así, Javier Lozano en el Comité Estatal de los días 13, 14 y 15 de noviembre de 1981:

No es correcto plantear que para estar conectado con el resto de la clase trabajadora tenemos que estar en una central sindical. El SLMM lleva una política de tener en cuenta el proceso de los trabajadores en general. Nuestro sindicato tiene una capacidad fuerte de desarrollar unas alternativas autónomas y que una central no te garantiza el poder llevar una línea de trabajo sin que te recorten en beneficio a la línea general de la central.

Javier Guezuraga, responsable de la Sección Sindical del SLMM en Trasmediterránea, en un cuidado documento de 6 páginas, titulado "La unidad" y dirigido "a la atención de los delegados de personal en los buques" (7 de octubre de 1983), recoge y sintetiza toda la batería de argumentos ideológicos y políticos que habían conformado los orígenes unitarios del SLMM. Y añade otro más: *el éxito que el SLMM tuvo por sus logros alcanzados en sus cinco primeros años de vida, manifiestan que el camino unitario era el correcto.*

En 1983, muchos militantes, incluido Lozano, habían ido decantándose hacia la integración del SLMM en una central sindical, que no podía ser otra que Comisiones Obreras. Pero en 1981 y 1982, todavía el Comité Estatal acordaba resoluciones numantinas (mantener Asambleas cerradas, por ejemplo), con tal de no aceptar la instalación de las oficinas del SLMM en locales de Comisiones Obreras.

Conviviendo con esa tendencia, en Madrid, en Valencia, en Barcelona, en Canarias y en Galicia se iban estrechando día a día las relaciones. Si en 1980, la Secretaría General primero, y el Comité Estatal después, habían desautorizado a la Asamblea de Barcelona por firmar con la CONC un acuerdo de colaboración para el ámbito de Catalunya, en octubre de 1984, la firma de un *Acuerdo entre la Confederación Sindical de CCOO del País Valencià y el Sindicato Libre de la Marina Mercante*, en el mismo sentido,

suscitó todos los parabienes del conjunto del Sindicato

El proceso de decantación fue lento, aunque inexorable. Las causas que, a mi juicio, empujaron el proceso hasta vencer las mayores resistencias fueron:

1. El comportamiento errático de UGT en la marina mercante en estos cinco años, dando codazos a diestro y siniestro para hacerse un hueco en el sector. En la medida en que UGT actuaba como si su enemigo fuera el SLMM, pactando con ANAVE o apoyando al Gobierno PSOE en medio de la reconversión brutal de la marina mercante, más militantes y delegados de buque se convencían de la imposibilidad de la unidad sindical. El único horizonte que quedaba abierto era el de CCOO. Como escribió el responsable del SLMM en Valencia ("Levante", 27 de octubre de 1984), *la alternativa del SLMM no pasa por UGT*.

2. La debilidad estructural del SLMM. Por una parte, debilidad interna: enormes dificultades de financiación; imposibilidad de encontrar militantes con experiencia para asumir responsabilidades sindicales en tierra; imposibilidad de estar presente en todos los puertos importantes al objeto de ofrecer asistencia y servicios reales a los afiliados. Por otra parte, debilidad ante el exterior: un sindicato de marinos no puede tener la capacidad técnica -política, jurídica, económica- para manejar la complejidad de la situación general del país, situación que incide decisivamente en la marcha de la marina mercante. Especialmente en estos años de concertación y pactos sociales, el SLMM había de lidiar con unos acuerdos entre los sindicatos, la patronal y el Gobierno, en los que ni siquiera había podido estar informado del rumbo de la situación.

Continuamente, el SLMM se veía obligado a buscar apoyos de partidos políticos y centrales sindicales en su lucha por conseguir desmilitarizar la marina mercante o cambiar la derrota del sector hacia el desastre. Las mismas leyes que regulan el funcionamiento de las relaciones laborales y sindicales, y especialmente, la Ley Orgánica de Libertad Sindical, que entró en vigor en agosto de 1985 con las modificaciones impuestas por la sentencia del Tribunal Constitucional, creaban un marco normativo claramente favorecedor de las grandes centrales sindicales y extremadamente negativo para los sindicatos autónomos de sector o territorio. El SLMM necesitaba que CCOO le cediera su derecho a participar en los órganos consultivos de la administración marítima (DGMM, ISM, etc.), para poder participar en ellos, ya que como sindicato independiente no reunía los requisitos de representación global impuestos por la Ley. Necesitaba también que CCOO defendiera sus planteamientos

y derechos ante la obsesión de UGT por marginar como fuera al SLMM. Cuando se constituyó el Consejo General del ISM, a mediados de 1983, el Sindicato pidió al menos uno de los once puestos atribuidos a la representación sindical. UGT se opuso. Javier Lozano se dirigió entonces a Comisiones Obreras en estos términos:

UGT trata de evitar nuestra presencia [en el Consejo General del ISM] aduciendo que no hemos alcanzado el diez por ciento de representatividad en el sector. Ello es debido, en parte, a que, a efectos de representatividad en el ISM, se han globalizado los delegados de la pesca y del transporte marítimo y, sobre todo, a que no se corresponden con la realidad las cifras ofrecidas por el IMAC, tanto en lo que a número global de delegados del sector se refiere, como a los delegados que atribuye al SLMM (...)

Por ello os pedimos que, con la misma firmeza que UGT trata de excluirnos, exija CCOO nuestra presencia, no aceptando la constitución del Consejo General del ISM si no se garantiza al SLMM una presencia propia.

Creemos que en este asunto, tan importante y básico para nosotros, está en juego, no solamente la presencia en el ISM de la mayoría de los trabajadores de la Marina Mercante, encuadrados en el SLMM, sino los propios acuerdos que mantenemos con Comisiones Obreras, ya que entre los afiliados del SLMM sería difícil de entender que frente a las pretensiones obsesivas de UGT por marginarnos, Comisiones Obreras no defendiera con firmeza algo que parece tan evidente como es nuestra presencia en el Consejo General del ISM.

3. La crisis de la marina mercante, la desaparición de buena parte de la flota, constituyó también un factor importante que operaba en la dirección de integrar el SLMM en una confederación o unión sindical. Ante la gravedad de los problemas no era posible mantenerse en una estructura débil, con dificultades para intervenir o influir en los centros de decisión. Además, la crisis, por paradójico que ello pueda parecer, exacerba las posturas insolidarias, el temor a las empresas y la inhibición sindical: menos militancia, menos afiliados, menos cuotas.

Si cada uno de estos factores, por sí mismo, era suficiente para mover a la reflexión sobre la utilidad del SLMM, como instrumento sindical de los marinos unitario e independiente, todos juntos conformaban un cuadro que apenas dejaba resquicios a la duda.

La propia práctica de estos cinco años, dirigida con prudencia y lucidez, tanto por Andoni Lecertúa como por parte de los dirigentes de Comisiones Obreras, especialmente Ana Tello, secretaria de organización de la Federación del Mar, había ido anudando relaciones cada vez más estrechas entre las dos organizaciones, de forma que la integración del SLMM en CCOO fue como la caída de la fruta madura.

El Comité Estatal de los días 3, 4 y 5 de septiembre, en Bilbao, debatió a fondo el futuro del SLMM ligado a la convocatoria del V Congreso. Se perfilaron allí dos posturas: una mayoritaria, partidaria de integrarse en CCOO y otra minoritaria que defendía el mantenimiento del SLMM con sus características originales. La posible fusión con centrales sindicales de nacionalidad y la disolución del SLMM fueron descartadas de la agenda. Este Comité, tomó además una decisión de gran trascendencia: preparar con sosiego el Congreso, consensuar las ponencias y seguir en bloque las decisiones que se adopten.

El Congreso había de desarrollarse, finalmente, en torno a tres grandes ponencias presididas por el lema: **AVANTE CON UNIDAD Y FIRMEZA PARA SALVAR LA FLOTA.**

★ La primera ponencia, publicada en "Avante" número 37 (aproximadamente, agosto 1985), estaba titulada: *Características de la Marina Mercante española dentro del marco internacional y sus pautas de funcionamiento*. Leyéndola con detenimiento se observan con claridad meridiana dos partes bien distintas, realizadas por manos diferentes que aplican ópticas diferentes. En la entradilla se afirma que la ponencia trata el tema de "la actual situación de crisis y estancamiento de nuestra marina mercante (...) ofreciendo una exposición clara y simple". La ponencia está formalmente dividida en una introducción y seis apartados generales:

1. Consecuencias de la estructura económica actual en el mundo occidental.
2. Los datos de nuestro sector a nivel internacional.
3. Panorama internacional y banderas de conveniencia.
4. Empresa pública y privada en la marina mercante española.
5. Hacia la desaparición de la flota.
6. Posturas ante la crisis.

Formalmente, ya digo, porque la división real se produce a partir del apartado 4, punto 7. Hasta llegar ahí, la ponencia es un texto que recoge de forma incoherente diferentes postulados de apariencia hiperpolítica, manejando conceptos con la alegría propia de los grupos políticos reducidos y alejados de la realidad. La crisis del sector comienza en 1973, cuando "los monopolios navieros fueron adquiriendo cada vez más control sobre los tráficos y desplazando a los navieros nacionales" (Introducción). Habla de "crisis hegemónica de la clase dominante" (punto 1.2) y de "democracia, ¿para qué?" (titular del punto 1.3):

Los aspectos sociales, al menos desde la perspectiva de señalar cual es el modelo de relaciones laborales existentes en el área internacional al que hacemos referencia, se ha seguido moviendo en los designados mecanismos de la negociación colectiva (hoy, ya, pura ilusión de la autonomía colectiva), y de ciertos -en otros casos teóricos- controles sobre la información servida de la actividad empresarial y de la economía en general.

¿Queda claro? Así hasta el apartado 4, punto 6. A partir del punto siguiente se hace la luz y emerge un análisis modesto, inteligente y real sobre la situación económica de la marina mercante (endeudamiento, especulación, formas de protección al sector aplicadas en España, desaparición de las empresas navieras, etc.), basado en textos de Antonio Palacios, Javier Lozano y probablemente Santos Pastor.

★ La segunda ponencia ("Avante" número 38, ¿septiembre-octubre de 1985?), trata sobre *Política sindical y acción reivindicativa* y consta de dos partes. En la primera, "Situación del sector y sus partes implicadas" se trazan los negros trazos del empleo en la marina mercante (*está en peligro la pervivencia del sector e incluso la misma profesión de marino en España*), responsabilizando de ello, sindicalmente, a la UGT por no secundar las acciones del SLMM "con el objeto de mantener el empleo y contra la exportación de buques". Se echa en falta en esta ponencia un análisis riguroso de la acción sindical entre 1980 y 1985 y, desde luego, un mínimo de autocritica a la propia actividad del SLMM. Esta segunda ponencia afirma, en contra de lo escrito en la primera ponencia, que el SLMM defendía "la nacionalización de parte importante de la marina mercante".

La segunda parte mejora la redacción y el contenido, tal vez porque recoge los textos de las ponencias presentadas a los Congresos tercero y cuarto

sobre seguridad e higiene y Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, así como los diversos informes de Javier Lozano sobre política de negociación colectiva.

★ La tercera ponencia, *Pasado, presente y futuro del sindicalismo en la marina mercante* ("Avante" número 39, ¿noviembre de 1985?) está construida, a diferencia de las otras dos, de forma más cuidada y homogénea. Recorre la historia del SLMM, critica a UGT y SEOMM, atribuye, con un tanto de inmodestia, la "flojera actual", el "pasotismo", el "abandono de la lucha", a los éxitos de los primeros años, en que "se consiguen todas las aspiraciones más importantes" (¿?) y a "la falta de interés de buena parte de las tripulaciones", observación ésta que no deja de causar irritación en un periodo en que la flota estaba desmantelándose. Ni una palabra de la huelga general de 1980, de los errores cometidos en y por la organización. Y concluye:

El SLMM debe mantenerse (...)

Estamos obligados (...) a buscar una fórmula de acercamiento con una Central Sindical.

(...) sólo es posible en la actualidad con CCOO, porque es un sindicato con gran implantación a nivel de todo el estado y porque siempre han mostrado un respeto y nos han brindado su apoyo durante todos estos años de fraternales relaciones, alentando y apoyando incluso la propia constitución del SLMM.

Más allá de las ponencias, los responsables del SLMM negociaron con los dirigentes de Comisiones Obreras el marco de la integración. El resultado, después de numerosos borradores elaborados a partir de mediados de 1983, fue un acuerdo generoso que permitía un suave aterrizaje del Sindicato Libre de la Marina Mercante dentro de la Federación del Mar de la Confederación Sindical de Comisiones Obreras:

ACUERDO ENTRE LA CONFEDERACIÓN SINDICAL DE COMISIONES OBRERAS Y EL SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE

Las relaciones entre las CC.OO. y el S.L.M.M. han estado caracterizadas desde el mismo nacimiento del S.L.M.M., por el reconocimiento mutuo como organizaciones de clase y unitarias, manteniendo a lo largo de los años

un espíritu constructivo y de mutuo respeto que ha ido profundizando sus relaciones a través de distintos documentos que enmarcan las mismas.

La Confederación Sindical de Comisiones Obreras y el Sindicato Libre de la Marina Mercante, coinciden en que el modelo de sindicalismo que hoy es necesario impulsar es el sindicalismo de clase, reivindicativo, independiente y autónomo, de masas y participativo, unitario, abierto, democrático y sociopolítico.

Ambas organizaciones manifiestan la necesidad de confederarse con la intención de disminuir la marginación de los marinos, coordinando aún más sus luchas con el resto de los trabajadores de otros sectores; por ello y de acuerdo con la voluntad unitaria de ambas organizaciones y en la perspectiva de una mejor y más eficaz defensa de los intereses de los trabajadores de la Marina Mercante,

ACUERDAN:

- EL S.L.M.M. por decisión adoptada en su V Congreso, decide confluir orgánicamente en la Confederación Sindical de Comisiones Obreras, y en este sentido mantendrá el estatus de organización confederada, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.- El S.L.M.M. asume los estatutos y programa de la Confederación Sindical de Comisiones Obreras.

2.- CC.OO. respeta los estatutos del S.L.M.M., que serán los que rijan el funcionamiento democrático del S.L.M.M.

3.- El S.L.M.M. tendrá, por derecho propio, dos miembros en el Consejo Confederal de CC.OO.

4.- Para mantener la eficacia de su acción sindical, el S.L.M.M. mantendrá su esquema de organización estatal, aunque, a efectos prácticos y orgánicos de encaje, el S.L.M.M. funcionará dentro de la Federación del Mar de CC.OO., y mantendrá una relación estrecha con la Federación del Transporte, como forma de facilitar un proceso real de integración por las bases y en los puertos. Para este fin, se creará un órgano coordinador con presencia de las organizaciones afectadas.

5.- El Sindicato Libre de la Marina Mercante participará en los Órganos de Dirección de la Federación del Mar con los miembros que en su momento

acuerden ambas organizaciones.

6.- El S.L.M.M. tendrá amplia autonomía para fijar su propia acción sindical y para aplicar la de la Confederación, en el sector de la Marina Mercante.

7.- El S.L.M.M. tendrá autonomía financiera para gestionar sus propios recursos mediante presupuestos, obligándose, tal como está establecido en CC.OO., a aportar a la Confederación de CC.OO. el 10% y a la Federación el 10% de las cuotas recaudadas.

8.- La Confederación de CC.OO. participará en el presupuesto y gastos del S.L.M.M. con lo que corresponda de ayuda institucional por su presencia en ellas y resto de gastos que pueda asumir.

9.- La Confederación de CC.OO. asume la situación financiera del S.L.M.M., traspasando éste el patrimonio a la Confederación.

10.- CC.OO. arbitrará un presupuesto especial para financiar la operación de confluencia, de forma que suponga una consolidación del S.L.M.M.

11.- El S.L.M.M. continúa con sus siglas, anagrama y publicaciones propias, incorporando las siglas y anagrama de la Confederación.

12.- El S.L.M.M. participará, institucionalmente, en los entes relacionadas con el Sector Marítimo.

13.- La Confederación facilitará al S.L.M.M. los contactos y acuerdos con los sindicatos de ámbito extranjero de la Marina Mercante.

Bilbao, 14 de Diciembre de 1985.

ANEXO DE DESARROLLO DE LOS PUNTOS 7, 8, 9 Y 10 DEL ACUERDO ENTRE LA C.S. DE CC.OO. Y EL SLMM

7.- El SLMM tendrá autonomía financiera para gestionar sus propios recursos mediante presupuestos. Cuatrimestralmente liquidará a la Confederación Sindical de CC.OO. el 10% de las cuotas cobradas durante el período de 4 meses anterior: así mismo liquidará otro 10% a la Federación. En ambos casos presentará un desglose de las cuotas recaudadas por Asambleas.

El SLMM mantendrá su carnet específico y sellos de cotización hasta el año 87 inclusive, a partir del cual se incorporará en el proceso de confluencia

orgánica, al carnet de la Confederación Sindical de CC.OO., manteniéndose en el mismo las siglas y anagrama del SLMM.

8.- La Confederación Sindical de CC.OO. participará en el presupuesto y gastos del SLMM mediante las aportaciones que a éste puedan corresponder en el reparto anual del FAINS (Fondo de Ayuda Institucional) en el presupuesto del año 87. La incorporación de los delegados y miembros del comité elegidos en las elecciones sindicales de 1986 bajo las siglas SLMM/CC.OO. al cómputo general de delegados resultante de estas elecciones para CC.OO., posibilitará la mencionada participación del SLMM en el FAINS. Así mismo, el SLMM adquiere los mismos derechos que las restantes organizaciones integradas en la Confederación Sindical de CC.OO. a participar en la distribución de recursos del FSC (Fondo de Solidaridad Confederal), así como de otros fondos confederales distribuibles entre las organizaciones confederadas.

9.- Del análisis conjunto realizado sobre los derechos y obligaciones financieras adquiridas por el SLMM desde su fundación, cabe establecer que las deudas pendientes (parte importante de las cuales lo son con organizaciones de la Confederación Sindical de CCOO.) serán absorbibles con los recursos pendientes de recibir de los Presupuestos Generales del Estado y su propio patrimonio. Ambas partes deciden, en consecuencia, considerar que a partir del patrimonio neto resultante no se generan derechos ni obligaciones para la Confederación Sindical de CC.OO.

10.- La Confederación Sindical de CC.OO. dará cobertura organizativa e informativa a la operación de confluencia de forma que suponga una consolidación del SLMM contribuyendo igualmente a financiar el presupuesto del Congreso del SLMM, en un 25% de sus gastos brutos.

Bilbao, 14 Diciembre de 1985.

El V Congreso del SLMM se reunió en la Escuela Náutica de Portugalete, a pocos kilómetros de Bilbao, los días 12, 13 y 14 de diciembre de 1985, con la presencia de 108 delegados (incluida la estructura de tierra), 48 afiliados y 43 invitados (ver en Anexo 25, lista de participantes)¹⁶⁶. Prácticamente por unanimidad se aprobaron las dos primeras ponencias. La tercera fue un poco más movida. La integración en Comisiones Obreras,

¹⁶⁶ "Avante. Especial 5º Congreso", suplemento del "Avante" número 40, sin fecha.

objeto de la tercera ponencia, fue aprobada por 82 votos a favor, 14 en contra y 8 abstenciones. La presencia de Marcelino Camacho, dirigente histórico y secretario general de Comisiones Obreras, en la sesión de clausura, con un parlamento en el que calificó la decisión del SLMM de *paso histórico en la vía de la unidad de los trabajadores*, cerró las sesiones del Congreso¹⁶⁷.

Poco antes habían sido elegidos los miembros de la Secretaría General colegiada: Andoni Lecertúa, Jon Azkue, Jon Murueta, Francisco Pozo y Ricardo del Olmo, todos oficiales, dos con residencia en Madrid y tres en Bilbao. Y el siguiente Comité Estatal:

Salvador Abalo; Antonio Álvarez Rivero; Carlos Artech; Juan Luis Bilbao; Antón Caamaño; Félix Carral; Rafael Correa; Santiago Extremeño; Manuel Fonseca; Víctor García; Rafael Goiría; Joaquín González; José R. González Prida; Xabier Guezuraga; Javier Lozano; Juan Antonio Martín; Víctor Martínez; Pedro Muñoz Pecero; Ángel Navarrete; José María Odriozola; Jesús Olasagasti; José M^a Peñarredonda; Ángel Pérez Vega; Antonio Santomé; Agustín Serrano; Javier Such; Jesús Urdangarai; Ladislao Viñas; José Zapata; y Jesús Zarandona.

El último acto fue la firma, Madrid 20 de diciembre de 1985, del acuerdo de integración, ratificado por el Congreso del SLMM y por la Comisión Ejecutiva Confederal de Comisiones Obreras.

12.10 Conclusiones.

La integración del Sindicato Libre de la Marina Mercante en la Confederación Sindical de Comisiones Obreras, poniendo fin a un intento de sindicato unitario con diez años de vida, es la historia de un final inevitable. Simplemente. Era imposible mantenerse autónomo e independiente, y conservar plenamente el carácter de clase que siempre caracterizó al SLMM, en las condiciones políticas y sindicales de España en 1985.

¹⁶⁷ "La Gaceta", 15 de diciembre de 1985.

Todo el diseño de relaciones laborales construido a partir de la Constitución de 1978 favorece a las grandes organizaciones. El objetivo era conseguir el bisindicalismo, dos centrales sindicales que, a imagen y semejanza de los partidos, se disputaran la hegemonía sindical. Con las lógicas excepciones, representadas por alternativas sindicales de carácter general (USO, CNT), de existencia precaria, o alternativas territoriales amparadas en el nacionalismo (ELA/STV, Intersindical Galega), que sobreviven también azarosamente, es un objetivo plenamente conseguido.

¿Pudo ser UGT la beneficiaria de la integración de un sindicato nacido desde la base y con todos los atributos de una organización genuinamente creada por y para los trabajadores? Sin duda. A la Unión General de Trabajadores le faltó paciencia y generosidad y le sobró ese espíritu soberbio y maniobrero que aplicó a partir de 1978, cuando a ojos de todo el mundo quedó claro que la alternativa política y social a la derecha heredera del franquismo era el Partido Socialista Obrero Español. La comunión PSOE-UGT funcionó de forma explícita y rotunda hasta 1985, año del inicio de la ruptura del esquema "correa de transmisión" mantenido por la UGT respecto al partido hermano.

La UGT se equivocó respecto al SLMM en 1978, fiándolo todo a una maniobra encabezada por algunos miembros de la Secretaría General del sindicato; se volvió a equivocar en 1980 cuando inicia con ANAVE un pacto que tenía por objeto romper la línea de acción sindical que mantenía el SLMM. El enfrentamiento entre sindicatos es una estrategia de desgaste que sólo perjudica al movimiento obrero y sindical.

Comisiones Obreras, por su parte, sólo reaccionó con inteligencia cuando los errores de UGT hacían evidente que era cuestión de tiempo la entrada del SLMM en la Confederación. A partir de entonces, 1979, actuaron con prudencia y, sobre todo, con paciencia.

No cabe ninguna duda de que el SLMM era inviable en 1985 fuera de una central sindical. Los militantes del sindicato partidarios de seguir en la senda original, ratificada en el Congreso Extraordinario de 1978, reconocían después del V Congreso la inevitabilidad de la fusión. Dejaron testimonio de su irreductible convencimiento de que la unidad sindical es posible y necesaria, y no pasa necesariamente por una etapa previa de división sindical, que por otra parte las previsiones más optimistas alargan hasta un plazo lejanísimo.

Vale como testimonio y como postura ideológica. La realidad es que no fue

posible la unidad sindical tras la era de Franco, como no lo había sido hasta 1936. El SLMM, sus diez años de vida unitaria al margen del marco de división entre UGT y CCOO, son una demostración irrefutable.

A partir de 1985, el movimiento obrero en la marina mercante está destinado a seguir el camino sindical (unidad contra división, asamblearismo contra burocracia, etc.), que tracen las grandes centrales sindicales, UGT y CCOO. El fenómeno de un sindicato categorial, el SEOMM, tiene escaso futuro ante la reducción imparable de las tripulaciones y ante la elemental necesidad de unión de todos los trabajadores, cualquiera sea su ocupación y cargo a bordo, que componen la tripulación de un buque.