

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

RESUMEN Y CONCLUSIONES GENERALES

El movimiento obrero en la marina mercante tiene su inicio con la creación en 1878 de la Asociación de Maquinistas Navales. Antes de esa fecha es impropio hablar de movimiento obrero y de relaciones laborales en el sector. Que fueran los maquinistas, recién incorporados a los buques por la revolución industrial, los que crearan la primera asociación para defender sus intereses colectivos como trabajadores responde a la lógica de su especial situación dentro del mundo marítimo. Que fueran Barcelona y Bilbao los dos puertos que vieron nacer y crecer las primeras asociaciones de marinos es fruto de una doble condición. De un lado, eran dos puertos con numerosas empresas navieras y con un tráfico comercial considerable. Por otro lado, eran dos ciudades, especialmente Barcelona, con un vivo y agitado ambiente asociativo y sindical.

Las primeras asociaciones sindicales de la marina mercante están creadas por y para los oficiales, el personal técnico de los buques. La jerarquización extrema de las relaciones laborales y el sometimiento casi militar del personal subalterno a los "mandos" del buque explican esta característica. Sólo los oficiales contaban con la cultura y, sobre todo, con la situación objetiva que les permitía plantearse su organización sindical de clase.

Entre 1890 y 1910 se produce una eclosión de sociedades, por oficio/profesión y en la mayoría de los puertos de España, dispersas y con una gran debilidad congénita. Era imposible, desde los límites de un puerto y de una profesión, defender con un mínimo de eficacia las aspiraciones sociales y profesionales de los marinos. Desde sus inicios, el movimiento obrero de la marina mercante nace completamente dividido. Dividido de raíz: los oficiales del departamento de máquinas, por un lado; y los oficiales del departamento de cubierta, los náuticos, por otro. A esa original división, hay que sumar su dispersión por puertos y la posterior división ideológica, de forma que llega a haber dos y tres asociaciones de oficiales náuticos en un mismo puerto, enfrentadas entre sí y, a su vez, enfrentadas con las asociaciones de otros puertos y con las sociedades de maquinistas.

La penetración de las grandes confederaciones sindicales en los barcos (CNT y UGT) fue tardía y escasa en comparación con su extensión entre el resto de los sectores laborales. Analizando la documentación histórica publicada de la Confederación Nacional del Trabajo y de la Unión General

de Trabajadores es muy raro encontrar referencias a los trabajadores y a las reivindicaciones de la marina mercante. Las asociaciones de marinos eran tenidas por CNT y UGT como neutras y moderadas, cuando no como abiertamente reaccionarias. Ambas encuadraban al sector dentro de las respectivas Federaciones de Transportes, junto a carreteros, ferroviarios y personal de estiba de los puertos, siendo éstos sectores laborales los protagonistas de las Federaciones de Transportes. En general, existe un enorme desconocimiento social y sindical de los problemas de los trabajadores del mar.

Las organizaciones específicas de marinos, de las que existe abundante documentación, se plantearon desde los albores del siglo la necesidad de una unión de todos ellos. Unión entre los marinos. No fue hasta los años de la II República española que surgieron las primeras voces reclamando una unión con las organizaciones del movimiento obrero general. La necesidad de unión de las asociaciones de marinos crecía al compás de sus propias necesidades reivindicativas: la consecución del Montepío Marítimo Nacional, la jornada de ocho horas, el mes de descanso y la desmilitarización de la Administración marítima fueron los grandes motores de todas las iniciativas federativas.

La primera Federación de Asociaciones Náuticas nace en 1905, promovida desde Barcelona por Ernesto Anastasio. Al no sumarse a ella la Asociación de Capitanes y Oficiales de Bilbao, la más importante de todas, con diferencia, esta Federación tuvo una vida efímera y poco eficaz. La segunda nace en 1913 con el nombre de Federación de Oficiales de la Marina Civil de España, fruto de numerosas reuniones de coordinación entre asociaciones de náuticos y maquinistas de diversos puertos. Tras el fracaso, en cuanto a resultados, de la huelga general de 1914, varias asociaciones se marcharon de esta segunda Federación, invocando debilidad y conservadurismo por parte de los dirigentes de la misma. En 1915 podemos afirmar que la Federación de Oficiales de la Marina Civil de España, a pesar de la fuerza de su arranque, había dejado de existir.

El tercer intento federativo no se produjo hasta 1928, cuando se constituye la Federación Nacional de Oficiales de la Marina Mercante (que cambió su nombre en 1931 para denominarse a partir de entonces Federación Española de Oficiales de la Marina Civil). La tercera Federación podría haber sido la definitiva. Pero la división surgió esta vez, no desde la confrontación ideológica, como parecía por los debates internos de 1930-1931 sobre la conveniencia de adherirse a UGT, sino desde la contradicción corporativa entre los oficiales de cubierta y los oficiales de máquinas. Éstos crearon en 1932 su propia Federación de Oficiales de Máquinas de la Marina Civil

Española, rompiendo la prometedora unidad conseguida en 1928.

Desde el punto de vista de la actividad sindical de las organizaciones de marinos, forzoso es constatar su evidente fracaso en las cuestiones importantes que tenían como aspiraciones básicas. No se consiguió el Montepío Marítimo Nacional Único, ni la jornada de 8 horas, y el mes de permiso fue incumplido impune y sistemáticamente por las Compañías navieras sin que las asociaciones y federaciones propias de los trabajadores de la marina mercante pudieran hacer otra cosa que alimentar un inútil victimismo.

Salta además a la vista una clara relación entre las puntas de acción sindical en la marina mercante (la huelga general de 1914, la práctica totalidad del período republicano), y una situación general de euforia social, de forma que da la impresión de que el movimiento sindical de la marina mercante se suma con fuerza a la corriente positiva y que cuando ésta remite, lo que sucede siempre, la fuerza asociativa de los tripulantes desaparece en la práctica. Las organizaciones de marinos avanzan en ciclos favorables y son incapaces, por sí mismas de aguantar las conquistas en tiempos de crisis. En 1977-1980, con el Sindicato Libre de la Marina Mercante, vuelve a darse esta relación.

La razón de la distancia sindical existente de siempre entre los trabajadores del mar y el conjunto del movimiento obrero es compleja. Es una razón en la que intervienen diversos factores de difícil valoración: el sentimiento de marginación corporativa tradicional entre los hombres de la mar, sintetizado en ese dicho, repetido a menudo en las cámaras de los barcos, de que existen tres clases de hombres, los vivos, los muertos y los marinos; la desconfianza secular de los tripulantes por los compañeros que se han quedado en tierra; la militarización de las relaciones laborales a bordo, que crea una clara barrera distintiva entre el buque y la tierra.

En todo caso, cuando esa distancia parecía a punto de desaparecer por la marea unitaria de 1936, la sublevación militar contra la República quebró de forma brutal el proceso.

De la guerra civil, los trabajadores de la marina mercante salen completamente sometidos al poder naval, a la discreción y arbitrio de los militares de marina que implantan con severidad en los buques civiles toda su cultura de cuartel (utilizo el término *cultura* en sentido sociológico amplio, no en el restringido de suma de conocimientos). El régimen del general Franco arrasó todos los sindicatos y asociaciones democráticas de

trabajadores. También en la marina mercante.

La oscura noche del franquismo supuso un retroceso de siglos en cuanto a condiciones de vida y trabajo a bordo para los trabajadores y una situación de sobreprotección para los fieles navieros, a los que el Generalísimo tenía especial consideración. Los armadores contaron con una mano de obra férreamente maniatada por la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante y completamente sometida a una Administración dirigida y gestionada por la Armada con criterios militares. Gozaron de una generosa protección, con dos pilares básicos: el crédito naval y la reserva exclusiva de determinados tráfico. Con tantas facilidades, amasaron grandes fortunas y, para desgracia del país, construyeron una marina mercante incapaz de competir en un mercado abierto.

La Unión de Oficiales de la Marina Mercante, creada en 1963, dentro del Sindicato Nacional de Marina Mercante (el sindicato vertical del ramo), aunque con un encaje irregular y atípico, supuso para los marinos una reiteración en su marginación corporativa ("de marinos, para marinos"), y una curiosa duplicidad sindical, ficción tolerada por el régimen en base a lo esperpéntico e inofensivo que resultaba la inquebrantable adhesión a los principios fundamentales del "18 de julio" por parte de los promotores y rectores de la UOMM. Los documentos de tan peculiar organización, la firmeza retórica con que expresan los supuestos anhelos de la oficialidad de los buques mercantes, son una muestra de las miserias del franquismo.

Por su parte, el Sindicato Nacional de Marina Mercante, montado de forma fastuosa sobre las cuotas obligatorias de los trabajadores a fin de dar cabida en su seno a los militantes falangistas de fidelidad probada y con amigos bien situados, nunca fue más que una caricatura de organización sindical. Ni siquiera sirvió, como sucedió con otros sectores laborales en los últimos años de la dictadura, como marco de referencia que hiciera posible una cierta utilización de los cauces legales. Jamás los trabajadores de los buques, todos, sintieron otra cosa que desprecio por un "sindicato" que veían ajeno y lejano, y que para mayor escarnio estaba presidido por un jefe de la Armada.

Tampoco sirvió el SNMM a los armadores, que crearon en 1951 su propia organización patronal, la Oficina Central Marítima, sin duda por la poca confianza que tenían en unas jerarquías sindicales de más que dudosa capacidad y competencia.

A la muerte de Franco, durante lo que se ha convenido en llamar "la transición", el verticalismo cayó en la marina mercante con pasmosa

facilidad. Los intentos de los jefes por adaptarse a la nueva situación, creando de forma improvisada una serie de sindicatos y federaciones que continuaran su labor, fueron barridos sin esfuerzo. Se diluyeron en su propia vaciedad no dejando tras de sí más allá de unos patéticos documentos de constitución.

Todavía en vida de Franco, en los primeros meses de 1975, nace el Sindicato Libre de la Marina Mercante, una organización creada con un inequívoco carácter de clase y democrático, que tiene como divisa la unidad de todos los trabajadores de un buque sin distinción de categorías ni departamentos. La obsesión unitaria, heredera de la necesidad histórica de casi cien años de experiencia asociativa en la mar, lleva a los fundadores del SLMM, un buen puñado de marinos politizados (lo que, durante el franquismo, quería decir de izquierdas), a buscar un camino propio fuera de las corrientes sindicales en que estaba dividido el movimiento obrero. Con ello, se entronca indirectamente con el viejo y fuerte sentimiento corporativo de los marinos. "Nunca estachas ajenas amarraron bien nuestros intereses", es un slogan de redacción afortunada cuyo éxito resume bien ese corporativismo.

Con esos pilares, junto a una acción voluntariosa y decidida, y el empuje social hacia la democracia que se da en la España de la transición, el SLMM alcanza éxitos organizativos y reivindicativos de gran calado. Los Convenios Generales de la marina mercante primero y segundo (1978 y 1979), y las dos Asambleas Generales de Delegados de Buque que les precedieron, suponen las cotas más altas de actividad sindical en toda la historia del movimiento obrero en la mar, superior, sin duda, al movimiento aliancista del segundo trimestre del año 1936.

Fue el canto del cisne. La reacción de la patronal a partir de 1980, acuciada por una deuda hipotecaria que acabaría con la poderosa flota mercante española, convirtió en recuerdo las extraordinarias movilizaciones anteriores.

Los armadores contaron con el mejor aliado posible, al que con sus acciones contribuyeron a alimentar: la división sindical. La fuerza del SLMM en 1976, 1977, 1978 y 1979 era en gran medida fruto de su carácter unitario. Esa unidad, que mantenía al Sindicato al margen de los enfrentamientos políticos de las centrales sindicales, Comisiones Obreras y UGT, resultaba atractiva para una mayoría de marinos que sumaban a su escasa cultura política, traducida en su declaración de "apolíticos", una bien enraizada concepción corporativa de su situación como trabajadores.

El Congreso Extraordinario del SLMM en agosto de 1978 marca el punto de inflexión. Tras ese Congreso, íntegramente dedicado a un debate politizado sobre la unidad sindical, el Sindicato Libre de la Marina Mercante dejó de ser la soberbia organización sindical única de los trabajadores del mar.

La potencia acumulada en los años anteriores, sin embargo, mantuvo la inercia del SLMM durante un año más. 1979 fué un período sindical fructífero para los trabajadores del sector. El II Convenio General y la cascada de Actas de Aplicación y Convenios particulares de empresa, negociados todos ellos con una amplísima participación directa de delegados elegidos democráticamente por las tripulaciones de los buques, situaron las relaciones laborales de la marina mercante en el punto más favorable a los intereses de los marinos.

Al año siguiente, 1980, la negativa de ANAVE a repetir la experiencia, postura patronal enmarcada en la reacción general del empresariado para romper unos métodos negociadores que se habían demostrado poco manejables y, al mismo tiempo, favorecer a aquellos sindicatos que defendían una línea más moderada, colocó al SLMM a la defensiva. La huelga general de enero de 1980 pretendía defender la aplicación de acuerdos firmados en 1979 sobre seguridad e higiene, bolsa de embarque y jubilación, y permitir la negociación del III Convenio General con los mismos criterios participativos de los dos convenios anteriores. En la consecución de estos objetivos, la huelga fue un fracaso. La división sindical, bien aprovechada por los armadores, dejó al SLMM aislado en una posición que era percibida en los buques como radical.

"¿Qué otra cosa podíamos hacer?", se pregunta el redactor del folleto explicativo del SLMM sobre la huelga general de 1980, poniendo en evidencia que la convocatoria de la huelga fue una decisión menos meditada de lo que hubiera sido necesario. Los éxitos anteriores empujaron al Sindicato a una huelga general sin valorar a fondo todas sus consecuencias.

Ese fracaso rompió el encanto del SLMM como organización conquistadora de derechos y mejoras. Las actuaciones de UGT, el SEOMM y el COMME, apoyando descaradamente a la patronal, si bien contribuyeron al aislamiento del SLMM, no fueron el factor decisivo del fracaso de la huelga general. Fracaso que hay que apuntar a una situación objetiva, general del país y particular de la marina mercante, muy desfavorable, que no fue analizada con rigor por los dirigentes del SLMM, y a un nivel de militancia sindical de las tripulaciones escaso y débil.

Desde 1980 a 1985, toda la historia del movimiento obrero en la marina mercante corre sumergida en el espanto de una profunda crisis que acabará, de hecho, con la flota mercante española. De casi ocho millones de TRB en 1978, se pasa a menos de 5 millones en 1985. El número de buques desciende a la mitad durante ese período. Correlativamente, se pierden el cincuenta por ciento de los puestos de trabajo.

El SLMM sigue una cuesta abajo en esos años: abandonan la práctica totalidad de los militantes con más experiencia y cultura política; se cierran Asambleas de Puerto; las cotizaciones son incapaces de sostener una organización capaz de dar un mínimo de servicios a los afiliados.

La salida a esa situación de deterioro organizativo y sindical se encuentra en la integración del SLMM en la Confederación Sindical de Comisiones Obreras. Fue, sin duda, el mejor final posible. Mantenerse en la independencia y autonomía originales hubiera supuesto para el SLMM su hundimiento definitivo como organización de clase y como instrumento útil para mejorar las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques. El V Congreso del SLMM, celebrado, como el primero, en Bilbao, decidió por amplia mayoría esa integración, poniendo fin a diez años de intento sindical unitario con un balance netamente positivo.

- - - o O o - - -

¿Es posible la unidad de los trabajadores de un buque en una única organización sindical? Sí, es posible. Y además es necesaria. Las experiencias históricas que recoge este trabajo demuestran que ningún avance significativo de los trabajadores frente a los intereses de los armadores se ha podido conquistar desde posiciones de división por categorías o departamentos. Todo lo que no sea una organización conjunta de los oficiales de cubierta, con los oficiales de máquinas y con el resto del personal que componen la tripulación, está condenado a la ineficacia, a convertirse en una presa fácil de los intereses de los navieros.

La unidad sindical, entendida en términos ideológicos y políticos, es más compleja. Los problemas que hubo de afrontar la Federación Española de Oficiales de la Marina Civil en los años de la segunda República y la azarosa existencia del SLMM cuarenta años después, nadando contracorriente en un mar de división sindical, pone en cuestión la teoría de la unidad en un sólo sector laboral. Fue imposible mantener el SLMM al

margen de las tensiones y enfrentamientos de las diferentes corrientes sindicales representadas por organizaciones diferentes. Sólo hubiera sido posible salvar el Sindicato con una decidida voluntad de Comisiones Obreras y de UGT en ese sentido. Sin esa premisa, la unidad era un mero deseo y una ficción.

Los dirigentes de UGT han sostenido siempre que no había condiciones objetivas durante la transición democrática para una verdadera unidad sindical, afirmación más que discutible que necesitaban repetir a menudo para convencerse de su veracidad. La historia del SLMM, unitaria desde la base, es un ejemplo claro de que las "condiciones objetivas" no eran ningún obstáculo a la aspiración de unidad. Y que si ésta se hizo imposible fue por la voluntad inequívoca de los dirigentes del PSOE/UGT de buscar su espacio político/sindical, aunque para ello hubieran de pasar por encima de la unidad de los trabajadores. La patronal, la Confederación Española de Organizaciones Empresariales, a la que está afiliada la Asociación de Navieros Españoles, defendiendo sus propios intereses, contribuyó a que triunfara la división. El mecanismo es muy sencillo. La CEOE y ANAVE lo utilizaron a fondo, cada una en sus respectivos niveles: se trata de apoyar la opción sindical menos mala, la que permita un diálogo menos costoso desde el punto de vista patronal. El pacto ANAVE-UGT de abril de 1980, plasmado en el III Convenio General de la Marina Mercante, es un claro ejemplo. A UGT, que no era nada en la marina mercante, se le hace el gran favor de convertirla en protagonista; a su vez, nos hacemos el inmeso favor de negociar con un interlocutor que por su debilidad no podrá ir más lejos de lo que nosotros queramos. Como guinda, ANAVE consigue debilitar al SLMM, un incómodo adversario en las mesas negociadoras por su línea asamblearia.

La rica experiencia unitaria del SLMM, la enorme cantidad de reflexiones teóricas y organizativas que tuvieron lugar en su seno, han de ser en el futuro un lugar de referencia imprescindible para los próximos intentos de unidad sindical, que sin duda surgirán. Inexcusable para las organizaciones de marinos y una experiencia de gran interés para el movimiento obrero en general.

- - - o O o - - -

Este estudio del Sindicato Libre de la Marina Mercante y de las organizaciones de marinos que le precedieron deja un buen número de puertas abiertas a posteriores investigaciones. La eclosión asociativa de los

marinos de principios de siglo, con manifestaciones en casi todos los puertos de España, necesita de multitud de investigaciones parciales que arrojen nueva luz sobre sus objetivos y modelos de organización. El análisis de las consecuencias de la revolución industrial sobre las profesiones náuticas y el empleo marítimo en España está también por acometer.

Sólo de forma incidental hemos tocado el campo de las relaciones laborales en el sector, la historia de las reivindicaciones presentadas por las organizaciones de los marinos, sus planteamientos, sus acciones colectivas y sus resultados. Apenas si hemos entrado en la valoración de las posturas que los armadores adoptaban ante las peticiones de los trabajadores, sus discusiones, sus diferencias ante la negociación de un pacto o convenio. Todo indica que las actitudes patronales nunca han sido y nunca son tan monolíticas como a veces han querido hacer creer, o los sindicatos han querido ver. La patronal es una suma de intereses, las más de la veces con serias contradicciones entre ellos, no un único interés con diversas manifestaciones. En las negociaciones colectivas de 1914 es meridiana la distinción de dos posturas navieras bien diferentes: la de los armadores vascos, por un lado, liderados por Ramón de la Sota y su fijación por matar la "cuestión social", ahogando cualquier asociación de clase; y la actitud de los navieros del Mediterráneo, deseosos de encontrar en el diálogo y la negociación el punto de equilibrio (el más favorable posible a sus intereses, naturalmente), entre las aspiraciones de unos y las posibilidades de otros. En la negociación del II Convenio General, sesenta y cinco años más tarde, volvió a repetirse, en cierta manera, esa diferencia de actitudes patronales. Los miembros de la Comisión Negociadora del SLMM percibían claramente una mayor dureza injustificada en las propuestas procedentes de los armadores vascos y una mayor voluntad negociadora por parte de los navieros madrileños¹.

Cuando sea posible acceder a los documentos internos de ANAVE, de la misma forma que es posible consultar la documentación del SLMM, podrá reconstruirse la historia de las relaciones laborales en la marina mercante de los últimos veinte años.

Otro gran tema pendiente de un estudio a fondo lo constituye el proceso de derrumbamiento de la flota mercante bajo pabellón español. Un estudio que prosiga las pormenorizadas investigaciones de la tesis del profesor Santos Pastor Prieto en 1982. Ese estudio habría de responder, entre otras, a la

¹ Declaraciones personales al autor de José María Odriozola, capitán de Naviera Química y uno de los hombres más activos de la Comisión Negociadora del II Convenio General.

pregunta de si era posible otra política marítima distinta a la que llevó el Gobierno del PSOE, exclusivamente bancaria y monetarista, que hubiera podido evitar la práctica desaparición de la marina mercante. ¿Porqué no se llevó a cabo la política preconizada por Pedro Sancho, el más conspicuo e ilustrado de los dirigentes marinos del PSOE, que incluía entre sus medidas la creación de una gran empresa nacional formada sobre la base de Trasmediterránea -patrimonio del Estado desde 1978-, Trasatlántica -empresa del INI desde 1977- y Elcano? ¿Porqué cayeron en el olvido todas las propuestas del programa del PSOE en materia de transporte marítimo? ¿Porqué se optó por una política de planes e informes inocuos mientras en la práctica el Banco de Crédito Industrial malvendía al exterior los barcos más jóvenes y competitivos? ¿Hasta qué punto la protección multimillonaria a unos astilleros obsoletos es responsable del desplome de la marina mercante, como han afirmado multitud de voces autorizadas, la última la de José Antonio Madiedo Acosta? ¿Qué se hizo con los 47.000 millones de pesetas que se pusieron a disposición de los "Planes de Viabilidad" a partir de 1988?

Por supuesto, la visión que refleja esta tesis sobre el SLMM y las asociaciones sindicales de los marinos ni agota la cuestión ni pretende decir la última palabra. La proximidad de los acontecimientos expuestos, si bien goza de la ventaja de poder contar con una abundante documentación escrita, accesible con relativa facilidad, y con el testimonio de personas vivas que protagonizaron la historia, sufre también el inconveniente de la falta de distancia temporal que pueda conformar una visión con un horizonte más amplio. En cualquier caso, tengo la convicción que este trabajo ha de ser útil a cuantos pretendan el estudio de la marina mercante y del movimiento obrero y sindical en nuestro país.