

CUALQUIERA que repase por encima la historia del movimiento obrero, encontrará a la gente de mar hundida en un panorama desolador. Sólo en el período de la Segunda República se hace notar su presencia en la lucha común de toda la clase trabajadora, pero entre 1939 y 1960 se abre en la mar un proceso represivo sin precedentes, bastante más acentuado en algunos aspectos que el desencadenado en tierra. Se silencia y "oculta" a todo ese sector de la población activa del Estado, colocándolo al margen de las eventuales tensiones sociales que pudieran surgir en el futuro y asegurando por múltiples medios la nula conflictividad de un servicio de "reconocida e inaplazable necesidad". Durante cuatro décadas se abate sobre los trabajadores de la mar una *longa noite de pedra* particularmente oscura y silenciosa.

La absoluta calma reivindicativa, el completo sometimiento de los trabajadores, es uno de los puntos capitales entre los que definen la situación sociolaboral de la mar en los últimos lustros. Al consolidarse el movimiento obrero a comienzos de los años 70, los trabajadores de la mar languidecían en medio de una apatía generalizada, sumisos y desanimados, mientras la explotación más impune seguía cayendo sobre ellos. Al propio tiempo vivían completamente ignorados por una amplia gama política que desde la oposición al régimen franquista sí se preocupaba en cambio de propiciar la concienciación de clase en otras ramas de la actividad.

A mediados de la presente década, los propios marinos, por sí mismos, obedeciendo al impulso de sus necesidades y siguiendo sus propios criterios, sin directrices emanadas de ninguna de las organizaciones de clase existentes en esos momentos, comienzan a forzar la marcha hacia esta nueva etapa que hoy recorren.

Hacía falta crear una organización de clase capaz de resultar lo suficientemente atractiva para todos los trabajadores del sector, que contara con una estructura adecuada para hacer frente a la dispersión en una época en que todavía se imponía la clandestinidad y que aglutinara a la fuerza de trabajo tras una plataforma reivindicativa básica, con gran concreción en su contenido y común a todos los estratos profesionales.

En agosto de 1974, un grupo de éstos,

sin ningún tipo de experiencia organizativa, pero con una gran conciencia de clase y un profundo conocimiento de la problemática laboral de la mar, constituyen en Vizcaya el MOM (Movimiento Obrero del Mar). Meses después, en abril de 1975, el MOM da lugar al nacimiento de la única realidad seria y eficaz surgida en la mar tras cuarenta años de fatalista sometimiento: el *Sindicato Libre de la Marina*

emigrados— alrededor de 26.000 trabajadores.

La presencia de un sindicato del tipo que caracteriza el SLMM —unitario, asambleario...— en un sector de tanta importancia, resulta "incómoda" para ciertos grupos de presión. Preferirán asegurarse un rígido control sobre el trabajador y su actividad sindical, control que la presencia del SLMM tal y como es en la actualidad hace inviable. Por ello, a algún sector le resultaría un alivio la simple desaparición del sindicato, mientras que otros se contentarían con vaciarle de su original contenido.

El debate está abierto. Sería absurdo negarlo y hasta "suicida" elegir la cómoda postura de no querer ver una realidad más que tangible. Y lo que se debate no es precisamente el viejo tema de "pluralidad ver-

sus unidad" sindical. Se trata de mantener al SLMM tal y como nació —unitario y autónomo, junto a sus restantes características— o hacer tabla rasa de todos sus fundamentos, es decir, destruirlo. La pregunta es: ¿Qué va a pasar en el futuro? ¿Qué estaremos celebrando —o lamentando— dentro de un par de meses?

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

No se trata de poder o no poder, sino de querer o no querer hacerlo. Y a este respecto, las centrales sindicales —todas ellas, pero de modo especial las mayoritarias— deben comprender que no es sólo el interés de los marinos lo que aquí se juega. Dividida la flota mercante, se priva de una pieza maestra al movimiento obrero en su conjunto, apareciendo el empresario naviero —el capital, en general— como único beneficiario de la situación consiguiente. Caigamos de una vez en la importancia que en todos los órdenes tiene para el Estado español —dada nuestra configuración geográfica— el sector de los transportes marítimos. ■

La experiencia sindical unitaria de la Marina Mercante

Alfonso Alonso Barcón

Secretario de Organización del SLMM

Mercante. En ese mes de abril de 1975 inicia, pues, su actividad el SLMM, poniéndose en marcha tras estas siglas el motor que, en menos de un año, se va a encontrar ya impulsando un auténtico movimiento obrero en la flota mercante.

Nació el SLMM como sindicato libre, de clase, autónomo e independiente, democrático y unitario, reconociendo como su fin primordial —cito de su Carta de Principios— "la unión de los trabajadores de la Marina Mercante para la defensa de sus intereses y la lucha por la consecución de sus derechos frente al capitalismo naviero, en un régimen de libertad y democracia". Expresando su propósito de mantener "estrechas relaciones con todas las organizaciones sindicales verdaderamente representativas de la clase trabajadora". Declarando "su no adscripción a ninguna central sindical o partido político" y proclamando "su voluntad de luchar por la conquista de la unidad sindical de todos los trabajadores".

La unidad. He ahí la condición básica de cuanto se habla de hacer después. A partir de su constitución, el SLMM protagoniza un fantástico proceso de implantación en la flota mercante. Sus 600 afiliados de mayo del año 1976 se convierten en 4.500 siete meses después, 8.000 en mayo del año 1977, 12.000 en julio (cuando tiene lugar el Congreso Constituyente), 17.500 en enero del año 1978 y casi 20.000 en la actualidad (entre capitanes y jefes, oficiales y no titulados de todas las especialidades), ello en un sector en que operan —exceptuando a los