

**A** BUNDAN en las últimas semanas noticias hasta ahora inéditas en el panorama laboral del país: huelga en buques mercantés, tripulaciones que se niegan a salir a la mar en defensa de tablas reivindicativas que, comparadas con las de otros sectores, resultan incluso cortas y primarias.

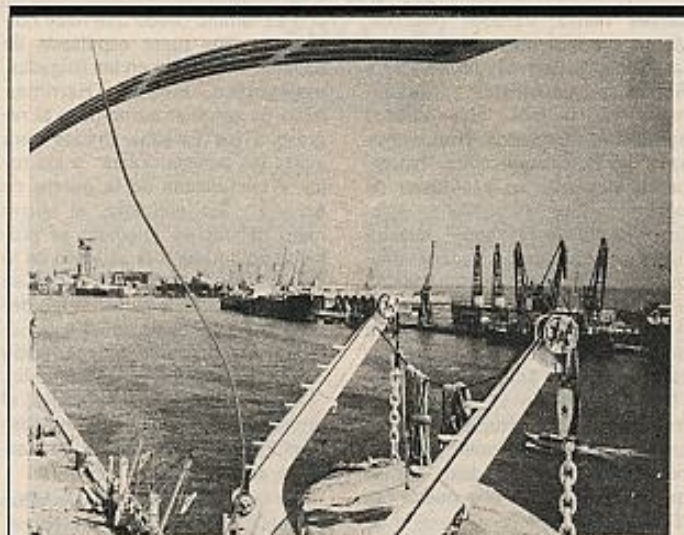
Una huelga en un barco exige a sus protagonistas mayores dosis de coraje y sacrificio que la misma acción en cualquier otro centro de trabajo. Los marinos estamos alejados de nuestro hogar y, por tanto, sin el apoyo psicológico de un entorno favorable, aislados y sin información, a menudo, en puertos alejados de los centros urbanos, siempre mal comunicados y que no conocemos. Cualquier gestión, cualquier iniciativa, incluso la misma comunicación con asesores sindicales o jurídicos, se hace costosa y difícil. La vida a bordo, siempre problemática, se torna tensa y agresiva acentuando los problemas personales e interpersonales.

Cuando un grupo de marinos en estas condiciones decide ir a la huelga es que hay razones de muchísimo peso por las que vale la pena arriesgar algo más que el puesto de trabajo. Y efectivamente las hay. Son las pésimas condiciones de trabajo a bordo (higiene, seguridad, dignidad profesional), los salarios de miseria después de más de trescientas horas de trabajo al mes, los insuficientes períodos de descanso retribuido en tierra que hagan soportable el ejercicio de una de las profesiones más duras en la actualidad. Y cientos, miles de problemas concretos que envenenan la sangre y el espíritu de cualquier embarcado.

Treinta años de brutal explotación, sin respuesta posible por la militarización permanente a que hemos estado sometidos, son muchos problemas acumulados que es lógico y justo que, con urgencia, queramos cuestionar.

### Un sindicato para todos

Hay otro elemento clave para entender el súbito despertar de



# HUELGA EN UN BUQUE MERCANTE

JUAN ZAMORA TERRES

los trabajadores del mar: la existencia del Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM), que agrupa hoy a más de 16.000 embarcados, lo que supone el 60 por ciento del total de los trabajadores en buques mercantes nacionales. Un Sindicato que, tras su Congreso constituyente, celebrado en Bilbao los pasados días 9 y 10 de julio, ha consolidado su naturaleza unitaria, asamblearia y democrática y ha reforzado su práctica sindical basada en el carácter de clase, la autonomía y la independencia del Sindicato.

Hoy, la respuesta colectiva y organizada de los marinos ante las empresas pasa por el SLMM. A todos los niveles y para todas

las categorías, desde el capitán al marmítón.

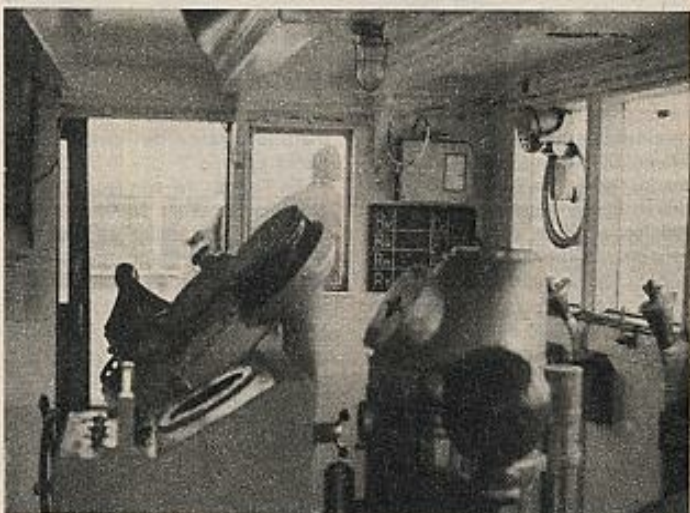
La fortísima implantación del Sindicato en los barcos, un sector que "a priori" parecía condenado a ser el furgón de cola del Movimiento Obrero, no ha sido fruto de casualidades felices. Responde a un trabajo sindical serio y profundo (y no olvido ni minimizo los errores y lagunas observados hasta hoy), realizado con tenacidad y audacia: la presencia constante en los buques, la organización basada en las asambleas de Buque, delegados sindicales de Buque y asambleas de Puerto, todo ello totalmente descentralizado, son elementos organizativos que han facilitado objetivamente este despertar sindical unitario.

El SLMM, si consigue superar el riesgo de incoherencia política y sindical que comporta una práctica sindical asamblearia y democrática hasta la médula; si logra aumentar la cohesión interna de sus organismos dirigentes en base a la lógica maduración que da la experiencia; si, en fin, continúa trazando con claridad las metas laborales y profesionales de este sector, está destinado a ser el Sindicato representativo de todos los marinos y el instrumento que haga posible la mejora de nuestras duras condiciones de vida y trabajo en los buques mercantes.

Los objetivos están claros: la consecución de un convenio base para la Marina Mercante que sustituya a la increíble y obsoleta Ordenanza Laboral vigente; la conquista real de la libertad sindical a bordo, clarificando y regulando el especialísimo y delicado papel de los capitanes ante la nueva situación; la desmilitarización total de la Marina Mercante, abolición de la Ley Penal y Disciplinaria y creación de organismos civiles para controlar el tráfico marítimo; democratización de las Escuelas de Náutica (aún dominadas en su mayoría por directores ineptos y caciques), y revisión de los Planes de Enseñanza; reforma democrática del Instituto Social de la Marina y creación de una Bolsa de Embarque estatal, pública y gratuita. Eso para empezar, objetivos a corto plazo.

Hasta ahora, las acusaciones del SLMM, hasta allí donde se ha podido llegar, han sido prudentes y realistas. Todo lo que se reivindica, a nivel de empresa o a nivel de Administración del Estado, es posible conseguirlo. Los trabajadores somos los menos interesados en hundir la Marina Mercante, como pretenden algunos armadores mal acostumbrados. Pero no queremos seguir siendo la carne de cañón de negocios inconfesables, los únicos que pagan una gestión empresarial y estatal deficiente y ruinosa para el país.

Todo el negocio marítimo (puertos, fletes, agentes de todas clases, navieras, seguros, etc., etc.), descansa en último término sobre el trabajo de la gente que hacemos funcionar los buques. Es ho-



Hoy, la respuesta colectiva y organizada de los marinos ante las empresas pasa por el Sindicato Libre de la Marina Mercante, que agrupa al 60 por 100 de los trabaja





Los tripulantes de "La Giralda", con el autor de este artículo. "La Giralda" fue uno de los primeros buques que saltó a la actualidad noticiosa por problemas laborales.

ra de parar el "turmix" en el que estamos los marinos dando un cuantioso jugo que nosotros no vemos.

Si las navieras arguyen que no pueden soportar la presión reivindicativa de sus tripulaciones, que el Estado socialice la Marina Mercante. En definitiva, se trata de un sector clave para la economía del país que, como el transporte ferroviario o aéreo, no se debería dejar a la piratería incontrolada de la iniciativa privada.

### La práctica de la huelga

Un barco en huelga, cualquiera, el "Valle de Carranza" por ejemplo. Inició un paro total el pasado 27 de agosto (una vez cumplidos todos los requisitos legales previos), estando atracado en el cargadero de cemento que hay junto a San Carlos de la Rápita, Tarra-

gona, en defensa de una tabla reivindicativa que exigen negociar con la naviera. Otros barcos de la misma empresa se pusieron también en huelga, uno de ellos, en la India.

Todo va bien los primeros días, si exceptuamos la absurda actitud del capitán —nervioso, vacilante, indeciso y hostil con sus compañeros—. Al tercer día de huelga, la empresa envía un telex ordenando al capitán desalojar el barco de los tripulantes no comprendidos en el Comité de Seguridad que ella misma designa desde Bilbao en contra de los que ya estaban elegidos para ese fin por el Comité de Huelga elegido por la tripulación. Aunque no se cumple, la orden es muy grave porque el buque no es sólo centro de trabajo, sino también hogar y domicilio de los trabajadores embarcados.

Ese mismo día, la empresa impide que sean descargados dos camiones de víveres necesarios

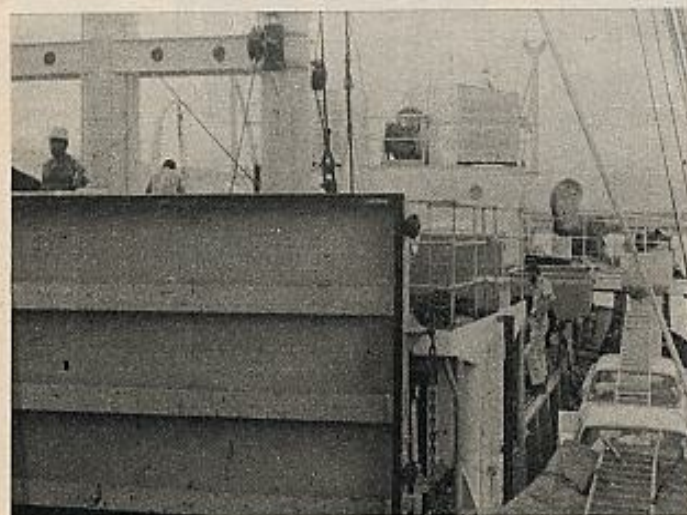
para el mantenimiento de la tripulación. Al día siguiente no les paga el salario adeudado por el mes de agosto.

¿Qué pretende la empresa Vasco Madrileña de Navegación con estas agresiones innecesarias? ¿Qué pretenden las empresas navieras, al menos, un sector de ellas? ¿Atemorizar, hundir por hambre a sus trabajadores, desquiciar la situación hasta que su mejor posición se imponga en el mutuo desgaste empresa-trabajadores?

¿Y la autoridad laboral? La existente en Tarragona no hace nada, casi se inhibe (¿ignorancia?, ¿ineptitud?) como si el problema no fuera con ellos. Es urgente y necesario que el Ministerio de Trabajo negocie con el SLMM una regulación completa de la huelga en la Marina Mercante que defienda efectivamente los derechos de los trabajadores e impida actuaciones tan graves y antisociales como las de la empresa Vasco Madrileña de Navegación.

La huelga del "Valle de Carranza" sigue igual. Los tripulantes han buscado la solidaridad de sus compañeros embarcados en otros buques, han denunciado la actitud de la empresa (hasta ahora sin resultados) y están decididos a no ser humillados una vez más. No es sólo la huelga del "Valle de Carranza" lo que está en juego. La práctica de la huelga en cualquier barco puede quedar seriamente lesionada si los trabajadores y la Administración no enseñan otras formas de diálogo a estas empresas navieras "bunkereizadas".

Por lo que hace al problema de fondo, la negociación del convenio con la naviera, ésta parece firme en su negativa a las peticiones presentadas. Negativa irracional, actitud peligrosa que no conduce a ningún sitio. ■ Fotos del autor.



dores empleados a todos los niveles en buques de la Marina Mercante.

## SIGLO XXI DE ESPAÑA EDITORES, S. A.

**K. Stoyanovitch:** El pensamiento marxista y el derecho

**M. Tort:** El cociente intelectual

**M. Chevallier:** La escritura poética de Miguel Hernández

**M. Desai:** Lecciones de teoría económica marxista

**F. Claudín:** Eurocomunismo y socialismo (2.ª ed.)

### ESTUDIOS DE HISTORIA CONTEMPORANEA

**J. M. Desvois:** La prensa en España (1900-1931)

### HISTORIA DE LOS MOVIMIENTOS SOCIALES

**J. H. Elliott:** La rebelión de los catalanes (1598-1640)

**J. Pérez:** La revolución de las Comunidades de Castilla (1520-1521)

CALLE PLAZA, 5 - MADRID - 33  
Tels. 759 48 09 - 759 49 18 - 759 45 57  
ESCORNALBOU, 12 - Tel. 235 22 08  
BARCELONA - 13