

**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 IX

# LA REPRESENTACIÓN DE LOS OFICIALES

Abordamos en este capítulo la polémica sobre las organizaciones profesionales de los técnicos y titulados de la marina mercante, tema con una larga tradición. Los intentos de unir a todos los trabajadores de un buque en una única organización socio-profesional, en la tradición sindical del resto de los sectores laborales del país y de los países de nuestro entorno, tropezaron con el sentimiento arraigado entre los profesionales de la marina mercante de contar con organizaciones específicas.

### 9.1 La batalla del Colegio Profesional.

La idea y la iniciativa de crear un Colegio Profesional democrático para los marinos mercantes titulados partió de las Escuelas de Náutica de Tenerife y de Barcelona. Más en concreto, de la actividad y de la capacidad de liderazgo de los profesores: Ernesto Verdura y José Pérez del Río, ambos Jefes de Máquinas, en Barcelona, y Luis Rodríguez, Capitán de la Marina Mercante y Feliciano García, Jefe de Máquinas, en Tenerife.

Antes de 1975 habían habido diversas manifestaciones y deseos en favor de un Colegio Profesional para los marinos mercantes, pero que nunca pasaron del terreno personal. Un simple ejemplo: en una entrevista de Jesús Cacho a Isaac Cordero y Rafael Lobeto, *dos muchachos asturianos examinándose de Capitán en Madrid*, aparecida en "Hombres del Mar", enero-febrero 1974, Rafael Lobeto declaró:

A pesar de las dificultades que encierra y dentro de los cauces legales, la

posible creación de un Colegio Profesional, al amparo de la nueva normativa, creo que supondría un paso importante de gran trascendencia.

Podemos fechar la iniciativa concreta a principios de 1975, casi en paralelo con la etapa de formación del Sindicato Libre de la Marina Mercante. Tanto el Colegio como el Sindicato Libre estaban liderados por Oficiales, lo que no dejó de constituir una dispersión de las fuerzas democráticas del sector en esos momentos clave de agonía de la dictadura franquista.

La necesidad de ensanchar la iniciativa colegial, llevó a los primeros activistas a contactar con otros núcleos de profesionales, fuera de las Escuelas de Náutica. Encontraron dos Asociaciones de Capitanes, un núcleo muy poco estructurado en La Coruña, encabezado por el profesor de Electricidad de la Escuela de Náutica, Francisco Novo, y dos Asociaciones de Oficiales de Máquinas. Las Asociaciones de Capitanes y de Maquinistas correspondían a Bilbao y a Barcelona, herederas de la rica tradición asociativa de estos puertos que vimos en la primera parte de esta Tesis, aunque nada tenían que ver con aquellas. Ahora eran Asociaciones lánguidas, sin apenas actividad, ni cultural, ni de ningún tipo.

La situación del año 1975 en España era compleja y contradictoria. De un lado, el dictador tocado de muerte, aunque no fallecería realmente hasta el día 20 de noviembre, y su obra, la dictadura, que buscaba salida sin encontrarla. En nada quedaron los intentos reformistas de Arias Navarro y las bizantinas discusiones sobre el Derecho de Asociación dentro del Movimiento. La represión sobre los núcleos democráticos (profesionales, vecinales, obreros, partidos políticos en la clandestinidad, etc.) se acentuaron durante la agonía del dictador en 1975.

Por otro lado, una creciente efervescencia social y política, con todo tipo de iniciativas, ante el futuro que todos preveían: el régimen se derrumbaría a la muerte de su creador. En esa situación, todo el mundo *contactaba* para que el futuro no les cogiera en blanco, pero al mismo tiempo, todo el mundo esperaba. Era el *wait and see* de la literatura anglosajona.

En 1976, se destapó, como una cerveza agitada, lo que había estado cociéndose y esperando. La iniciativa colegial democrática salió a la luz. Ciertamente en medio se cruzó la UOMM, lo que aumentó extraordinariamente la confusión. El miedo del profesor Verdura era que los marinos y la sociedad identificaran el Colegio Profesional con Ruiz Catarineu ("Colegio Ruiz Catarineu", como llegó a ser conocido), porque eso contaminaba la idea del Colegio con los desperdicios de la UOMM. A

toda costa había que aclarar que a favor del Colegio también estaban un buen puñado de profesionales, fundamentalmente profesores de Escuelas de Náutica, que nada habían tenido que ver con las organizaciones de la Dictadura. Durante 1976, a esa dura pugna UOMM-profesionales, que no finalizará hasta finales de 1977 con la derrota y desaparición de la Unión, se superpuso otro debate conflictivo de mucho mayor calado: Colegio, ¿para qué?. Fue un debate politizado, sostenido por los marinos que habían tenido o/y tenían una cierta experiencia política fuera del bunker del franquismo.

De todo ello, y de las enormes dificultades que supuso para nuestro sector la salida de la Dictadura, especialmente duras por la dispersión y marginación de los marinos, y la militarización que habíamos soportado, trata una crónica de Juan Zamora, publicada en la revista "Hombres del Mar-Stella Maris", de julio-agosto de 1976:

El pasado 10 de junio, a las 7 de la tarde, tuvo lugar en el salón de actos de la Escuela de Náutica de Barcelona una asamblea de oficiales de la marina mercante, convocada con un orden del día que empezaba diciendo: "Discusión *libre* para tratar *exclusivamente* los temas..." (los subrayados son del autor). Y terminaba más o menos así: "Se ruega a los asistentes que vigilen las asistencias para que ningún elemento extraño...". Estos recelos - miedos con sabor a búnker- produjeron, de entrada, las primeras indignaciones de una buena parte de los asistentes. Luego se confirmarían los pronósticos. No hubo "dialogo libre" y sí mucho miedo por parte de la presidencia del acto a lo que decían los que tomaban la palabra.

El orden del día, en sí, constaba de tres puntos: si se quiere un Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (COMM) *nacional* o *regional*; si se está de acuerdo con las gestiones efectuadas hasta el momento por la Comisión Gestora de Barcelona, y si se escoge una nueva Comisión, o se queda la misma, para proseguir las andanzas en el sentido ya emprendido.

### **El profesor Verdera**

La decisión estaba en manos del centenar aproximado de asistentes. El presidente de la mesa era el director de la Escuela, Angel Urrutia. Iniciado el acto, tomó la palabra el profesor Verdera, quien leyó un texto elaborado previamente. La tesis central del escrito, firmado por la Comisión Promotora del Colegio Profesional de Marinos Mercantes de Catalunya y Baleares, es la de que Colegio y Sindicato (se refería al Sindicato Libre de la Marina

Mercante), no son excluyentes, si no necesarias ambas. Manifiesta, además, que el Sindicato debe ser unitario de todos los tripulantes de un buque y no sólo de los oficiales, tesis coincidente con la que propone el SLMM. Y que el Colegio "puede y debe interesarse por todas las cuestiones específicas de los técnicos que salen de los límites de la acción sindical habitual".

### **Contra la UOMM**

Sobre el Colegio y su gestación, el profesor Verdera denunció las maniobras de la "camarilla dirigente de la UOMM (...) que han dado lugar a desconcierto y desconfianza". "Existen, pues -sigue el escrito-, dos corrientes contrarias a la creación de los Colegios; una se funda en razones ideológicas, y otra, haciendo uso de todos los resortes económicos y políticos a su alcance, pretende invalidar la iniciativa de las Comisiones Promotoras, actuando a sus espaldas, con el claro propósito de trasplantar a los COMM los métodos e ideas que caracterizan al grupo que se ha constituido en eterno dirigente de la UOMM". Casi al final de su intervención, el profesor Verdera -leyendo- afirmó: "Todo marino consciente de su dignidad profesional, de su dignidad de trabajador y de su dignidad de ciudadano debe pertenecer a su Colegio Profesional, a su Sindicato y apoyar con su voto a las fuerzas políticas que puedan sacarnos de nuestra actual postración". El aplauso que recibió fue monumental.

Luego se fueron produciendo una serie de intervenciones -breves- todas favorables a la tesis del profesor Verdera, excepto una, brevísima, que afirmó estar de acuerdo con la UOMM y que contó con el silencio glacial de los presentes. Es evidente que la UOMM no despierta ya entre los marinos ni siquiera irritación: tan sólo indiferencia y desprecio.

### **Interrupción**

El momento culminante llegó cuando en réplica a unas palabras del profesor Conesa -situado a la derecha del presidente de la mesa-, tomó de nuevo la palabra el profesor Verdera. Acusó energicamente a la UOMM de nefasta y elogió al Sindicato Libre de la Marina Mercante por su actuación valiente en defensa de los marinos en el caso del "Urquiola". Y no pudo seguir hablando porque el director de la Escuela, visiblemente nervioso, le interrumpió para decirle que allí no se podía atacar a la UOMM ni hablar de "esas cosas". El profesor Verdera dejó de hablar y recibió el aplauso solidario, intenso y unánime de los presentes.

## Tensiones

La violencia de la interrupción había calentado la sala como lógica consecuencia de la represión brutal de la libre expresión. Represión, por otra parte, gratuita e improcedente en los momentos de liberación que vive el país (ese mismo día, Radio Nacional había dado la noticia de la presentación pública del SLMM y había leído su Plataforma Reivindicativa unitaria). Así las cosas, se levantó uno de los presentes para preguntar, breve y tajante, quien había elegido a los miembros de la mesa y por qué la asamblea se celebraba en la Escuela, donde era evidente la ausencia de una mínima libertad para debatir las cuestiones que estaban en el ánimo de todos. Hubo otro aplauso cerrado. Cuando el director de la Escuela justificaba su actitud, alegando, entre otras cosas, que estaba allí "dando la cara ante el Gobierno Civil", una buena parte de los presentes abandonaron la sala en inequívoca señal de protesta ante lo injustificable. El profesor Pérez del Río abandonó la sala por dignidad. Un capitán embarcado, con mando, cuyo barco estaba atracado en puerto, afirmaba a quien quería oírle que allí no se estaba realmente defendiendo a los marinos, que allí eran todos gente de tierra. Otros muchos abandonaron la sala, porque sin libertad para discutir no vale la pena hablar. La gran mayoría mostraba sus simpatías por el Sindicato Libre de la Marina Mercante, el gran silenciado de la asamblea, aunque estaba presente y bien presente.

## Votación significativa

Se estaba en conversaciones de pasillo cuando salió uno de los que se habían quedado dentro para invitar a la gente a que volviera a la sala "porque se iba a votar". Anteriormente, el director de la Escuela se había negado a autorizar una votación entre los presentes sobre las cuestiones del orden del día.

Regresaron y efectivamente se votó. Con dos o tres votos en contra, los presentes se pronunciaron por el Colegio Regional y por la Comisión Promotora de la que forman parte los profesores Pérez del Río y Verdera. Pero a nadie se le oculta que el voto tuvo un significado mucho mayor. Era en el fondo un apoyo clamoroso a las tesis democráticas que representan los dos profesores y un rechazo, no menos clamoroso, a la actitud autoritaria del director de la Escuela y del profesor Conesa. (Recuerdese que Gerardo Conesa había cortado bruscamente hace unos meses una conferencia en el salón de actos de la Escuela justamente cuando un presente intentaba informar sobre el Sindicato Libre de la Marina Mercante).

## Participación

Así acabó el acto. Me voy a permitir ahora un breve comentario personal. Asambleas como las del día 10 son necesarias muchas. Asambleas auténticamente libres, donde se pueda hablar de todo, donde el SLMM pueda exponer sus razones y argumentos sin que se levante la *autoridad* impuesta y corte el debate. Asambleas donde hablen aquellos compañeros que no hablan nunca o casi nunca y que tienen muchas cosas que decir. Asambleas, reuniones, discusiones y debates para que los marinos podamos, paso a paso, día a día, encontrar colectivamente los organismos representativos que nos hacen falta: para que aprendamos a construir en libertad (...).

Esta crónica da algunos temas por sobreentendidos. Antes, en marzo-abril, la revista "Hombres del Mar" -cauce legal donde se expresaban en aquellos momentos de indefinición política los marinos del SLMM y otros con un marcado carácter de izquierdas- había publicado un informe del "Grupo de Estudios Marítimos de Barcelona", grupo que en realidad lo componían los dirigentes del SLMM que aún actuaban en la semi-clandestinidad, donde se cuestionaban los Colegios Profesionales. Más allá de la crítica fácil al "Colegio Catarineu", el informe analizaba el papel de los Colegios Profesionales, de los sindicatos categoriales y de la inserción de los técnicos y profesionales en los sindicatos de la clase trabajadora<sup>93</sup>. La conclusión era obvia: los Colegios tienen sentido como corporación económica y organizativa de los profesionales "liberales", es decir aquellos que ejercen como empresarios autónomos. Los Colegios están concebidos para la defensa de sus intereses. Pero para una profesión totalmente asalariada, como los marinos mercantes, el Colegio carece de sentido y de función. Una organización que carece de funciones claras, puede acabar convirtiéndose en cualquier cosa. En el fondo ese había sido el gran problema de la UOMM. Si no podía defender cuestiones laborales de los marinos, ¿qué le quedaba? ¿Entorpecer las iniciativas de los estamentos dedicados a la enseñanza encaminados a mejorar la formación académica de los futuros profesionales?, ¿Organizar cursos en sustitución de las Escuelas y Facultades?, ¿Velar por el grosor de los galones?, ¿Rondar despachos, comidas y cenas como vaporosa representación de los Oficiales?. Y ese iba a ser el gran problema del Colegio.

---

<sup>93</sup> Sobre este tema, ver la obra de Jacques Fremontier, "Renault, la fortaleza obrera", donde el autor hace un completo análisis de las contradicciones entre obreros y cuadros, a los que metafóricamente llama "centauros", en el seno de la gran factoría automovilística de Billencourt.

Todavía más clara era la carta de un piloto de la marina mercante publicada en el diario "Las Provincias" de Las Palmas, el día 23 de mayo de 1976:

Constantemente aparecen entre los hombres de la mar proyectos de creación de organismos originados por la visión más o menos realista de nuestra muy deplorable situación. En verdad no creí que volviese a aparecer la idea de un Colegio para Capitanes de la Marina Mercante, como hemos podido leer en entrevistas realizadas con el señor Arán Suau.

Hace aproximadamente dos años, también en Tenerife, y dirigido por el director de la Escuela Oficial de Náutica, don Ramón Girona, nació la idea de crear un colegio con el siguiente título: "Colegio de Señores Capitanes de la Marina Mercante", con un carácter regional y marcadamente clasista. La idea, en aquel momento se rebatió con dos argumentos muy simples y que hoy pienso que siguen teniendo validez. Por una parte, no podemos permitir que se lleve a cabo lo que, en definitiva, recalca el ya muy de relieve carácter clasista de nuestra Marina, por el sistema por el que está estructurada y encuadrada, fomentando aún más nuestras divisiones. Por otra parte, desde ningún punto que se mire, nuestra profesión es autónoma, razón que en otro tiempo ha empujado a la creación de los colegios profesionales, por aquellos profesionales liberales, deseosos de defender el prestigio abstracto de los mismos. Los hombres de la mar somos asalariados y por eso pierde razón de ser el constituirnos en colegio.

Con motivo de la huelga de las escuelas oficiales de Náutica con ocasión de la publicación del decreto 2596/74 donde se pone de manifiesto la clara manipulación de que son objeto nuestros títulos por parte de los armadores, salta de nuevo a la palestra el mismo tema con el siguiente título: "Colegio de Señores Capitanes y Maquinistas Navales Jefes de la Marina Mercante". Con la ventaja de tener éste un nivel nacional, aunque conservando en gran parte su carácter clasista.

Ahora mismo, y al margen del proyecto de que habla el señor Arán Suau, el presidente de la Unión de Trabajadores y Técnicos (del Sindicato Nacional) de la Marina Mercante en Las Palmas proyecta la creación a su vez de un colegio para las titulaciones medias.

La carta continuaba abogando por la creación de un sindicato democrático y representativo que luchara por mejores salarios, más vacaciones, revisión de la Ley Penal y Disciplinaria, etc., en vez de crear *un club social para dar*



*notas del mismo, que no es precisamente dando fiestas como se gana el prestigio profesional.*

Un poco después, en el número de mayo-junio de 1976 de "Hombres del Mar" apareció un artículo de opinión, *Colegio, ¿Para qué?*, firmado por Juan Zamora, abundando en esas mismas razones y en contra de la iniciativa colegial. Para el autor, la clave de la cuestión era que el Colegio suponía una agresión a la unidad necesaria de los marinos ante los armadores para mejorar -lo que era urgente- las condiciones de trabajo en el sector. Suponía, además, dar alas al sindicalismo categorial -sindicatos de trabajadores según la categoría de su puesto de trabajo-, en contra de un sindicato que agrupara a todos los trabajadores de un buque.

De hecho, los restos del verticalismo, como vimos, intentaron montar sindicatos de Oficiales, sindicatos de Maestranza y Subalternos y, en algunos casos, sindicatos de titulados de Formación Náutico-Pesquera (Patrones y Mecánicos).

La cuestión colegial hizo surgir, en 1976, un debate de fondo sobre el proceso de salarización de los técnicos (médicos, ingenieros, abogados, etc.), y para los profesionales de la marina mercante, el papel y las funciones de los capitanes a bordo de los buques<sup>94</sup>. Justo es apuntar que esos temas de debate eran tratados exclusivamente por quienes rechazaban la iniciativa colegial y abogaban por el Sindicato Libre de la Marina Mercante. A los promotores de los Colegios no parecían interesarles estas discusiones. Entre la opinión publicada sobre este tema destacan dos artículos: el de José Manuel Montero Llerandi, sociólogo y maquinista naval, titulado "Subalternos y Oficiales, dos clases diferentes (Notas sobre las clases sociales del mundo de la mar)"; y otro firmado por el SLMM -redactado por Juan Zamora- con el título "Los *mandos*, trabajadores asalariados". Ambos aparecieron en el número de noviembre-diciembre de 1976 de "Hombres del Mar".

Los buenos deseos de reflexionar y debatir estas cuestiones relacionadas con el Colegio no fueron tenidos en cuenta. Ruiz Catarineu apretaba, el tiempo se echaba encima y la pelea por quien se quedaba con el Colegio no dejaba espacio para florituras y análisis. Eso debieron pensar todos los promotores del Colegio (o los Colegios), despreciando el buen consejo de pensar primero y actuar después.

---

<sup>94</sup> Sobre la salarización de los técnicos, vease Marcos Alonso, J. (1974), y los números 35 y 36 de la revista "CAU", editada por el Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Catalunya, íntegramente dedicados a técnicos y profesionales/colegios y sindicatos.

## 9.2 Los inicios del Colegio Oficial.

El mismo día 11 de junio de 1977 en que apareció en el BOE la ley de creación del Colegio Profesional de la Marina Mercante Española, se reunía en Madrid la Comisión "ad hoc" improvisada por la Subsecretaría y presidida por el Director General de Navegación. Sus miembros, con la representación que decían ostentar, eran los siguientes<sup>95</sup>:

Enrique Iturriaga Cantos. Naviera Química, S.A.  
Salvador Román Ugarte. Asociación Vizcaína de Maquinistas Navales.  
Manuel Fernández Domínguez. Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante.  
Severo Burzaco. Asociación Cántabra de Capitanes de la M.M.  
Ernesto Verdera Tomás. Escuela Oficial de Náutica de Barcelona.  
Francisco Novo Martínez.  
Adolfo Ibero Achica-Allende. Asociación de Maquinistas Navales (Madrid).  
José Luis China López.  
Luis Fernández de Casas Díaz. Asociación Castellana de Capitanes de la Marina Mercante.  
Federico Martín-Mora Jiménez. Comisión Colegio Oficiales M.M.  
Francisco Cousillas Ferreiro.  
Ciriaco Uriarte Pérez. Asociación Guipúzcoana M.M.  
Dionisio Larriba García. Asociación de Maquinistas Navales de Asturias.  
Jaime Legarra Belastegui. Presidente A.G. de C.M.M.  
Juan S. Aparisi Frasset.  
Generoso Menéndez González. Asociación Asturiana de Capitanes M.M.  
Feliciano García García. Escuela de Náutica de Tenerife.  
Domingo de la Rosa Pérez.  
José Manuel Somavilla Fernández. [UOMM].  
Andrés Carrera Cristóbal.  
José Doderó Martín  
Arturo Prada de la Fuente  
Enrique Llácer García  
José María de Sotto de Sotto  
Raul Cabido Rodríguez. Jefe de la Sección de AA.GG. Subsecretaría M.M.

De esta nutrida y asombrosa -realmente asombrosa- Comisión, por una votación también muy extraña, se nombraron las siguientes personas para

---

<sup>95</sup> Según el Acta que se levantó de la reunión.

la Junta Rectora Provisional. De Puente: Iturriaga, Martín Mora, Fernández Domínguez y Fernández de Casas. De Máquinas: Feliciano García, Verdera, Doderó y Román. De Radiotelegrafía: Llácer, de la Rosa, de Sotto y Somavilla.

Aunque el Acta de la reunión no menciona absolutamente nada al respecto, el COMME afirma que allí se eligió como presidente de esa Junta a Enrique Iturriaga Cantos<sup>96</sup>.

Casi un año más tarde (un año de oscuras maniobras y luchas fratricidas, como exponía Somavilla en su carta de dimisión en noviembre de 1977), por elecciones celebradas el 29 de abril de 1978, se forma la primera Junta de Gobierno, saliendo elegido presidente Ernesto Verdera Tomás (7 de mayo de 1978). Verdera, acérrimo partidario de Colegios Regionales, unidos por un Consejo General, tuvo una presidencia borrascosa por la constante presión de quienes preferían un único Colegio Nacional. Este grupo, además, se nucleaba en torno al Partido Socialista Obrero Español (PSOE), lo que le daba una coordinación y una capacidad de maniobra de la que otros carecían.

Ernesto Verdera hubo de soportar un voto de censura de la Junta a su gestión (15 de septiembre de 1979), antes de dimitir como presidente del Colegio el 12 de enero de 1980. Con todo, Verdera, había conseguido organizar en el Palacio de Exposiciones y Congresos de Madrid el primer Congreso de la Marina Civil (24, 25 y 26 de mayo de 1979), en el que se tributó un homenaje al profesor José Pérez del Río, profesor de la Escuela de Náutica de Barcelona y la personalidad más destacada del mundo académico marítimo en España. Su monumental *Tratado de Máquinas Marinas* ha sido la fuente fundamental en la formación de varias generaciones de Oficiales de Máquinas en España y en otros países.

Este Congreso (dejando al margen al profesor Pérez del Río), fue severamente criticado por el SLMM ("Avante", número 15, abril-mayo de 1978, *Un Congreso de Padres Desconocidos*, firmado por la "Comisión de Titulados de la Asamblea de Barcelona del SLMM"):

A finales de mayo se ha celebrar en Madrid un Congreso que se titula a sí mismo como "primero de la Marina Civil". Este Congreso tiene un "comité

---

<sup>96</sup> Memoria del COMME, firmada por José Antonio Madiedo, secretario del Colegio, incluida en la edición de los Acuerdos y Resoluciones del I Pleno, Madrid, 1982.

de honor" del que forman parte cuatro ministros, el señor Suárez (presidente del Gobierno), y el Rey; tiene también un "consejo consultor" formado por otros personajes y personajillos del Gobierno de UCD (Unión de Centro Democrático, partido gobernante) y la plana mayor de los navieros españoles; y además de todo eso, tiene también un modesto "comité ejecutivo" compuesto por cuatro personas del llamado COMME.

La inscripción al Congreso cuesta 15.000 pesetas. Los temas que han de tocarse, por citar sólo algunos, son: la función gerencial en la empresa marítima; Crisis Naviera (con mayúsculas) y crisis humana (con minúsculas), razones del absentismo empresarial; la empresa naviera española en el tráfico internacional, etc. Otras comunicaciones previstas para ser leídas en ese Congreso son, si cabe, más interesantes. Por ejemplo la que trata sobre "una nueva política en la marina mercante", que la lástima es que va firmada por el actual Subsecretario de Transportes y no se alcanza a comprender lo de "nueva política". O la otra que versará sobre el "Marino Mercante y su adaptación a la estructura marítimo-terrestre", presentada por el Consejero-Delegado de la Naviera J. Dávila. En fin, como se ve, un Congreso realmente importante y de gran utilidad para directivos de empresas navieras y personajes de UCD con ganas de introducirse en el mundillo empresarial-marítimo.

Es un error y algo un poco más grave que a ese montaje se le dé el pomposo nombre de "primer Congreso de la Marina Civil", y que se invite a él a los trabajadores titulados que navegamos. ¿Responden esos temas a nuestros problemas o aspiraciones profesionales? Tal vez haya algún despistado -ya quedan pocos; afortunadamente, en la marina mercante- que piense que sí; allá él.

El SLMM figura en el programa como invitado a una mesa redonda sobre "el sindicalismo español y los cuadros técnicos". Es un engaño. El SLMM ha rechazado el participar en un Congreso que parece organizado por la extinta UOMM, que a la vista del programa se asemeja a un congreso de UCD y que lamentablemente está impulsado por el COMME.

Así, evidente, no se defienden los intereses profesionales, ni de ningún tipo, de los marinos. Así, con Congresos de ese estilo se defienden otras cosas y otros intereses.

Además, obra muy directa de Ernesto Verdura como Presidente, el COMME hizo público un Manifiesto, con fecha diciembre de 1978, de gran valor por

la profundidad de sus peticiones, independientemente de graves errores como sugerir la funcionarización de los oficiales de la marina mercante:

Conviene pues que los marinos **reiteremos** clara y públicamente cuales son los problemas prioritarios en los órdenes profesional y estructural y por donde, a nuestro entender, han de discurrir las soluciones, de modo que entre nosotros no se pueda alegar ignorancia, que el Gobierno de la nación no pueda justificar extravíos o errores, ni el Parlamento inhibirse de afrontar estas cuestiones con el rigor y contundencia que las circunstancias exigen.

Estamos en la convicción de que tras las dificultades impuestas para que hasta ahora prevalezcan la razón y la justicia de nuestros planteamientos, se ocultan maniobras profundas, de largo alcance, con el propósito inmediato de supeditar el transporte marítimo a intereses de sector opuestos a los de la M.M. y a los de la economía nacional, habida cuenta de que se halla en entredicho la supervivencia de la M.M. en plazo no muy lejano<sup>97</sup>.

Por ello reclamamos nuevamente que sea definida la política de la M.M. en función de los intereses y perspectivas generales de la economía de la nación atendiendo en su planteamiento a los pareceres y necesidades de los protagonistas del transporte marítimo: obreros, técnicos y empresarios.

### Lo que ahora debe ser afrontado y resuelto

Existen cuestiones cuya solución no debe ser demorada por más tiempo y que, sin perjuicio de otras reivindicaciones propias de la acción sindical son, al menos, y **esquemáticamente** expuestas, las siguientes:

1. Desarrollo del decreto 1439/1975 de 26 de junio sobre "calificación de las enseñanzas de Náutica" en el sentido y modo propuestos en el proyecto de Real decreto (...), en el que se consideran, además de las titulaciones correspondientes, las normas de acceso a las mismas por los actuales

---

<sup>97</sup> Esa referencia a un enemigo exterior, nunca concretado, forma parte de la tradición del COMME y de la UOMM para justificar los escasos avances conseguidos con su actividad. Años más tarde, el 11 de enero de 1982, una carta del Presidente del COMME, ahora Pedro Sancho LLerandi, al Coordinador de la Comisión de Técnicos del SLMM, Javier Lozano, reitera con crudeza ese nunca aclarado peligro exterior: "Ustedes a lo suyo y nosotros a lo nuestro y juntos, si es posible, unidos ante el peligro exterior. Ustedes saben bien que el peligro para los marinos está fuera" ¿Cual era ese peligro? ¿La Corporación de Ingenieros Navales?, ¿la Armada?, ¿los armadores? ¿O se trataba simplemente de atizar un confuso peligro exterior para mantener unido y en vilo al colectivo?

titulados náuticos y cuanto concierne al doctorado.

2. La actual estructura de las enseñanzas náuticas (cuerpos docentes e instalaciones) adolece de importantes deficiencias desde el punto de vista de su adaptación a los nuevos planes de estudios inspirados en las necesidades de la M.M. (...).

3. En virtud del apartado 5 del artículo 117 de la Constitución (aprobada por Referendum y posteriormente por las Cortes el 27 de diciembre de 1978), deben ser derogadas todas las leyes y reglamentos que atribuyan competencia en lo penal a la Jurisdicción Militar (...) Asimismo debe ser derogada la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante (...)

4. La influencia que ha ejercido la evolución de la técnica en el transporte marítimo, determina la necesidad de que sea profundamente revisado el Código de Comercio en lo que concierne a la M.M. y a la distribución de competencias técnico-jurídicas a los Oficiales de la misma.

5. Es indispensable una Ley de Estructuración de la Marina Mercante, que anule expresamente la Ley de 19 de febrero de 1942 y cree el Cuerpo de Servicios Marítimos, necesario para una eficaz administración central y periférica de la Marina Civil, y en cuyos cuerpos técnicos sean reservadas las funciones correspondientes a los titulados medios y superiores de la M.M. restableciendo el principio de atribución de competencias específicas a quienes sean específicamente competentes.

6. La experiencia ha demostrado la necesidad de que sea mantenida una asistencia sanitaria específica para la M.M. que ha de ser aún ampliada y desarrollada en el sentido que actualmente propone el Instituto Social de la Marina, pero así mismo es urgente e indispensable que las corporaciones profesionales y sindicales de la M.M. puedan ejercer su derecho de control en los órganos decisorios del ISM y, sobre todo, en las actividades socio-asistenciales (...)

El Manifiesto finalizaba con unas conclusiones (*En cuestiones de marina mercante no se debe legislar sin el parecer de los marinos mercantes ni se debe gobernar contra los marinos mercantes*), y un llamamiento a la participación activa en las actividades del COMME.

Por su parte, el SLMM, que en 1976 abanderaba la oposición reflexiva al Colegio (digo *reflexiva*, porque todo se quedó en artículos donde tras los

argumentos se invitaba a la reflexión; en ningún momento se hizo una oposición frontal al Colegio que pretendían Ernesto Verdura y sus seguidores), cambió esta oposición por una táctica entrista, culminada con la presentación de candidaturas a las elecciones de 1978 a la Junta de Gobierno del Colegio<sup>98</sup>. Ese giro estuvo motivado por los avatares del SLMM y sus cambios de dirigentes en 1977. También el SLMM, como luego veremos, contempló el ascenso de marinos ligados en tono al PSOE.

En un escrito firmado por el SLMM, a principios de 1978 (redactado probablemente por Rafael Lobeto), se expone ese cambio de postura, aprobado por la Coordinadora Estatal del SLMM, en Gijón, en octubre de 1977. El escrito empieza de forma simplista, reduciendo las razones de la oposición al Colegio a una cuestión de *recelo colectivo*:

Todos los que han seguido la vida, la evolución y la actividad del SLMM habrán conocido diversidad de posturas sobre el tema del Colegio, pero básicamente podrán recordar una actitud de recelo. Este sentimiento tan habitual en los marinos mercantes, es cosa común, tanto a nivel individual como colectivo (...)

Por ello el SLMM como expresión de un sentimiento colectivo de la flota, tuvo un inicial rechazo al Colegio, agravado por que una parte de los intereses que lo propugnaban, le fijaban objetivos de división, frente a nuestra postura favorable a defender unidos aquella parte en que nuestros intereses coincidían; por eso nosotros veíamos al Colegio, que además se pretendía utilizar como cauce de dominación de sectores muy ligados al empresariado naviero y a los grupos de presión de tierra e incluso utilizarse para frenar nuestras reivindicaciones laborales, profesionales, etc. con mucho recelo.

Dicho lo cual, y admitido, incluso, que los *Colegios de los profesionales de tierra pasan por profundas crisis y en gran medida no sirven para defender realmente a los profesionales asalariados*, el escrito se descuelga con dos viejos argumentos dudosamente relacionados con el tema de fondo del Colegio. Esos argumentos eran, *la postergación profesional de los Oficiales de la Marina Mercante y nuestra secular marginación por parte de otras profesiones más organizadas como grupo de presión*. Por esas razones, *nuestra actitud es actualmente de colaboración*. El escrito acaba

---

<sup>98</sup> Ese cambio de postura fue aprobado en la Coordinadora Estatal del SLMM celebrada en Gijón los días 8,9, 10 y 11 de octubre de 1977.

recomendando a los Oficiales que entren en el Colegio y que voten una determinada candidatura. Esta:

Cubierta. Javier Muñoz Abela. Capitán M.M. Flota Vascongada-Bilbaina.  
Jose Antonio Madiedo Acosta. Capitán M.M. Vapores Carmen.  
Agustín Montori Díez. Capitán M.M.  
Luis Rodríguez Domínguez. Capitán M.M.

Máquinas. Ernesto Verdera Tomás. Jefe de Máquinas.  
Feliciano García García. Jefe de Máquinas.  
Belisario Sixto López. Jefe de Máquinas.  
Salvador Román Ugarte. Jefe de Máquinas.

Radio. Juan Font Moraleda. Radiotelegrafista. Flota Campsa  
Enrique Llácer García. Radiotelegrafista.  
Fernando Basteiro Maroto. Radiotelegrafista.  
Juan Francisco Valdés Paya. Radiotelegrafista.

La dimisión forzada de Ernesto Verdera como Presidente del Colegio, enero de 1980, abrió una etapa turbulenta. Su sucesor, Luis Rodríguez, hubo de afrontar dos temas extraordinariamente conflictivos: la aprobación de los Estatutos definitivos del Colegio y la constitución de los Colegios Regionales. Los Estatutos, tras una primera devolución por parte de la Subsecretaría del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (creado en octubre de 1980 y al que se le adscribieron las competencias en marina mercante), fueron aprobados por el Consejo de Ministros el 31 de julio de 1980 y publicados en el BOE el 8 de octubre.

Inmediatamente, el 25 de octubre, la Junta de Gobierno del COMME, *acordó disolver las Juntas Provisionales de los Colegios Territoriales por no ajustarse a los establecido en los Estatutos del Colegio*<sup>99</sup>. No obstante, los Colegios Regionales, fueron legalizados por sendas Resoluciones de la Subsecretaría del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de fechas 3 de febrero, 24 de abril y 7 de julio de 1981. El COMME reaccionó impugnando ante los Tribunales estas Resoluciones, que fueron finalmente anuladas por otra Resolución de la Subsecretaría del Ministerio de Transportes y Comunicaciones el día 27 de mayo de 1983, ya con el PSOE en el Gobierno, y procediendo a la expulsión del Colegio de destacados

---

<sup>99</sup> Memoria del COMME, firmada por José Antonio Madiedo, Madrid 1982.



miembros de la opción regionalista, entre ellos el director de la Escuela de Náutica de Barcelona, Angel de Urrutia.

Los Estatutos aprobados fueron, a su vez, impugnados por el SLMM, primero en un Recurso de Reposición interpuesto el 5 de noviembre de 1980 por la Asamblea de Barcelona (Francisco Ferrera, Cecilio Pineda, Francisco Cubero, Juan Zamora y Marino Villa), y más tarde, el 4 de noviembre de 1981, ante la Sala Tercera de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo. El punto más conflictivo era la colegiación obligatoria de los Oficiales para ejercer su profesión, es decir para navegar como asalariados de una empresa naviera, amén de la elaboración nada democrática de los Estatutos, al margen y sin ninguna participación de los afectados.

Todavía en fase de proyecto, los Estatutos habían sido calificados por un miembro de la Secretaría General del SLMM como *disparatados, antidemocráticos y completamente absurdos*<sup>100</sup>. Meter con calzador unos Estatutos, inspirados en los modelos existentes para profesiones liberales, resultaba chocante y contradictorio. Hablar de "visado de contratos", honorarios y tarifas profesionales, expedientes a los colegiados "por desconsideración a los componentes de la Junta de Gobierno" -falta grave-, era como hablar de otro mundo: nada que ver con la profesión de marino.

El Sindicato Libre de la Marina Mercante (artículo firmado por J. A. Madiedo Ucedo, pseudónimo de Juan Zamora parodiando el nombre del Secretario General del COMME, J.A. Madiedo Acosta), calificaba de cacicada la aprobación de los estatutos del Colegio:

En dos días sucesivos, los pasados 7 y 8 de octubre, a golpe de "Boletín Oficial del Estado", los marinos hemos sido objeto de dos cacicadas gubernamentales tan irracionales como injustas. La primera fue el Decreto que degradaba la Marina Mercante al nivel administrativo de una simple Dirección General, suprimiendo por tanto la antigua Subsecretaría, al tiempo que la pesca, incluidas las enseñanzas náutico-pesqueras pasaban al Ministerio de Agricultura (...).

La segunda cacicada fue la publicación del Real Decreto que aprueba unos estatutos del llamado COMME. Nos lo temíamos. Sin que los marinos nos

---

<sup>100</sup> Informe de Juan Zamora, 9 de diciembre de 1978, dirigido a la Secretaría General y a todos los miembros de la estructura de tierra del SLMM.

enteráramos, en silencio, como corresponde a la práctica de los aprendices de brujo, sin ninguna participación real de los titulados de la flota, el Gobierno aprueba los estatutos del llamado COMME. Y los aprueba por decreto. Los estatutos así aprobados marcan la obligatoriedad de los marinos a estar afiliados y cotizar a esa organización para poder ejercer su profesión. Así de simple, así de indignante. Los mentores del COMME, y el Gobierno que les ampara, acabarán agotando nuestra paciencia. ¿Cómo se atreven a hacer obligatoria por decreto la afiliación a una organización como ese COMME? ¿Tan poca confianza tienen de sus fuerzas? ¿A tanto llega su falta de ética? Siempre hemos pedido un debate abierto sobre eso que llaman COMME, sobre su utilidad para los marinos y su razón de ser. En su día exigimos que dieran a conocer por los buques sus estatutos. Pero ellos, como el Gobierno, sin enterarse, tejiendo y destejiendo de espaldas a los marinos titulados. Y así les han salido los estatutos: faltos de realismo, henchidos de estupidez, salpicados con alguna que otra necedad, hasta el punto que, vistos en su conjunto, parecen una broma. Una broma de muy mal gusto. Y que conste que no tenemos nada que decir sobre los que voluntariamente quieran apuntarse.

El llamado COMME es una ceremonia de confusión, nadie sabe qué quieren y a dónde van. Por supuesto no hacen nada. Aquí, mientras no se demuestre lo contrario, la única organización que ha defendido, luchado y conseguido mejoras para los marinos titulados ha sido el SLMM. Porque los marinos somos todos trabajadores por cuenta ajena, asalariados, y la única vía de solución de nuestros problemas es la vía sindical. Y porque dentro del panorama sindical, el SLMM es la única organización con fuerza y capacidad probada en la mar. Lo demás son ganas de enredar (...)

**La colegiación obligatoria, caballo de batalla aún pendiente, acabó por romper las relaciones Colegio-Sindicatos. Tanto en el SLMM como, en menor medida, en la UGT, había unanimidad al respecto:**

Hay, sin embargo, un punto que, como oficiales, quisieramos dejar claro: nos oponemos rotundamente a la colegiación obligatoria que los impulsores del Colegio, posiblemente por desconfianza en sus propias fuerzas, pretenden conseguir del Gobierno. Y nos oponemos por una simple cuestión de dignidad. A nadie se le puede obligar, en una sociedad libre y democrática, a afiliarse a tal o cual organización. Tenemos un Sindicato Libre y, en todo

caso, de existir, queremos un Colegio también libre<sup>101</sup>.

Incluso el SEOMM, *que desde que comenzó la violenta campaña acerca de las exigencias de la colegiación obligatoria y las presiones y la falta de información al respecto (acontecidas durante los últimos meses), se ha mantenido al margen de dicha polémica*, se vió obligado a recordar a sus afiliados que, de acuerdo con el informe de la Asesoría Jurídica del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, *deben canalizar sus aspiraciones sociolaborales por medio de la organización adecuada, que entendemos constituye el SEOMM, reservando la obligación de colegiación para aquellos compañeros nuestros que ejerzan libremente su profesión, fuera del ámbito propio y específico de las empresas navieras*<sup>102</sup>.

Bien es cierto que las relaciones del SLMM con el Colegio se habían deteriorado enormemente a raíz de la intervención activa del COMME, contraviniendo, cuando menos su declarada misión "profesional" -es decir, según ellos lo entendían: ni sindical, ni política-, contra la huelga general de la marina mercante, ante la negociación del tercer Convenio General, convocada por el SLMM en enero de 1980. Un artículo aparecido en "Avante", número 20, enero-febrero de 1980, *Contra la ignorancia y la demagogia*, firmado por Antonio Fernández Cubiño (otro pseudónimo irónico utilizado por Zamora), reflejaba así esas relaciones:

El SLMM defiende que en la negociación colectiva, el abanico salarial entre el marmitón y un primer oficial sea de 1/2, es decir que el salario profesional del titulado que ocupa la plaza de primer maquinista o primer piloto sea el doble que el salario del especialista que ocupa el puesto de marmitón, mozo o limpiador.

Nos parece -y no hemos oído hasta ahora argumentos serios en contrario por parte de nadie- un abanico salarial justo y razonable. A su vez, defendemos que capitanes y jefes de máquinas tengan un salario superior al trabajador que más gane a bordo. También esto nos parece justo y correcto.

---

<sup>101</sup> Panfleto del SLMM, titulado "Los Oficiales de la Marina Mercante ante las elecciones sindicales", elaborado por la "Comisión de Titulados del Sindicato Libre de la Marina Mercante" y publicado en diciembre de 1980.

<sup>102</sup> "SEOMM, revista informativa del Sindicato Español de Oficiales de la Marina Mercante", sin fecha, aunque es posible datarlo a mediados de 1982.

El SLMM es el más firme defensor del orden y la disciplina a bordo. Estamos contra el autoritarismo empresarial, contra la explotación arbitraria de los trabajadores -con título y sin el- y contra la innecesaria mentalidad militar que arrastramos aún muchos marinos. Defendemos el orden basado en el mutuo consentimiento y en el exacto conocimiento por parte de todos los tripulantes de sus derechos y obligaciones. Defendemos la autoridad del capitán en el buque, autoridad democrática que imponga la necesaria disciplina para un buen orden y convivencia a bordo y dentro de los límites marcados por las leyes y reglamentos penales, laborales o de otro tipo.

Exigimos la derogación de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, la sustitución de la Jurisdicción Militar para los marinos civiles por la Jurisdicción ordinaria, y la creación de Capitanías Civiles de Puerto en sustitución de las actuales Comandancias de Marina. Entendemos que los marinos no necesitamos ninguna ley penal especial y que, al igual que otros profesionales (médicos, arquitectos, ingenieros, etc.), podemos, sin que ello cree vacío legal alguno, estar simplemente sujetos al Código Penal común. En el terreno laboral-disciplinario, proponemos la negociación en Convenio General de un reglamento de faltas y sanciones que, al tiempo que deje claro qué actitudes son sancionables, no deje margen alguno de discrecionalidad a las empresas para explotar arbitrariamente a los tripulantes (de capitán a paje), o para impedir el ejercicio de sus derechos (voluntariedad de las horas extras, jornada, descanso en puerto, etc.). Nos preocupa contemplar algunos capitanes que se sienten más "representante del armador" que autoridad civil a bordo y directores técnicos del buque y la navegación. Es lógico, justo y razonable, que las tripulaciones (titulados y no titulados), pongan límites a la autoridad de las empresas. De no ser así, volveríamos a siglos pasados, donde había que trabajar todas las horas que mandaba el amo y en las condiciones que dicho amo (o sus capataces), ordenaban. Eso, afortunadamente, pasó a la historia.

Esto es, en síntesis, lo que propone y defiende el SLMM y a lo que aspiramos la inmensa mayoría de los marinos. Pero hay gentes que no quieren enterarse. Que mienten vilmente cuando afirman que el Sindicato propugna el igualitarismo salarial entre todas las categorías de un buque. Que falsean la realidad cuando mientan el apocalipsis y la "revolución" si se deroga sin más la Ley Penal y Disciplinaria. Que, en definitiva, engañan a sus lectores u oyentes con la intención de desprestigiar al Sindicato y que los marinos perdamos la confianza que tenemos en él. Es triste que haya tanta ignorancia y se emplee tanta demagogia.

Y si todo ello viniera de las empresas, de algunas empresas, el tema podría

entenderse. Todo el daño que tenga el sindicato es agua bendita para ellos; cuánta más "autoridad" para el capitán, más beneficio para ellos (que entre otras cosas pueden despedir sin más a cualquier capitán). Pero no son las empresas. Es el llamado COMME, el misterioso COMME que no celebra congresos ni da a conocer a la flota sus estatutos y del que nadie sabe que propugna (aparte de puestos en la Administración para sus directivos), el que, con más ignorancia y torpeza que mala intención, afirma y escribe todo eso. Qué pena.

Qué lástima de "Colegio", que gasta sus energías en telegramas a la flota oponiéndose a la huelga por la negociación del III Convenio General y por el cumplimiento de los puntos sobre Jubilación, Bolsa de Embarque y Seguridad e Higiene a bordo pactados en el II Convenio General, aludiendo a fantasmales "intereses ocultos" del SLMM, convocante de la huelga. Qué torpeza de telegrama. Se me viene a la mente aquella frase célebre de cuyo autor no me acuerdo: "Por amor de Dios, dejadles callar".

Además, el tema de la colegiación obligatoria al Colegio, costó nuevas expulsiones. En una carta dirigida al Presidente del COMME, en marzo de 1982, un grupo de colegiados, tras criticar el Boletín del Colegio (*Siendo benévolo, la publicación en su conjunto nos merece un juicio bajísimo: tanto en el aspecto formal, como el contenido, la redacción y el tono de los escritos nos parecen vergonzosos y desde luego impropios para nuestro Colegio*), añadían<sup>103</sup>:

En otro orden de cosas, nos ha llamado la atención el expediente disciplinario abierto al Colegiado José Luis Miguélez (Capitán-Inspector de Compañía Trasmediterránea), "por obstrucción del cumplimiento de los Estatutos del Colegio en cuanto a la necesaria colegiación". Ese expediente es, además de otras cosas que nos abstenemos de comentar, un inmenso error:

a) Porque somos centenares los colegiados y miles los marinos civiles que no estamos de acuerdo con la colegiación obligatoria. Creemos que éste es un tema político que no vamos a resolver de una forma administrativa con expedientes y anatemas.

b) Porque nuestro Colegio es todavía débil y necesita de un consenso amplio

---

<sup>103</sup> Carta suscrita por Juan Zamora, J.L. García Gabaldón, Marino Villa y Javier Moreno Rico, Barcelona 8 de marzo de 1982.

de todas las tendencias y de todos los colectivos para fortalecerlo y consolidarlo. Un expediente disciplinario (!;) ante un tema como el de la colegiación obligatoria más parece una reacción colérica que un paso meditado: por ese camino cada día seremos más débiles.

c) Porque la amenaza de "inhabilitación" nos suena a miedo y chantaje y ya estamos hartos de que cualquier señor con un poco de poder -con o sin gorra de plato en la cabeza- se imponga por el miedo y las amenazas.

Creemos que este expediente ha de ser retirado de inmediato y te pedimos que a ningún compañero se le vuelva a amenazar de esta forma. Bastantes problemas tenemos ya para que encima seamos nosotros mismos quienes nos tiremos piedras contra nuestro tejado (...).

En marzo de 1982 era presidente del COMME Pedro Sancho Llerandi, destacado miembro del PSOE, que ocupó puestos de gran responsabilidad tras el triunfo del Partido Socialista en las elecciones generales de octubre de 1982 (presidente de la Empresa Nacional Elcano y, como director de la División Naval del INI, responsable del Plan de Reconversión de los astilleros españoles), y autor de un interesante libro sobre la supeditación histórica de la marina mercante a la construcción naval<sup>104</sup>. Pedro Sancho había sustituido a Luis Rodríguez el 10 de octubre de 1981, por votación de la nueva Junta de Gobierno elegida en las elecciones del Colegio celebradas el mes anterior, elecciones que contaron con una pobrísima participación de los potenciales votantes. El cargo le duró muy poco a Pedro Sancho. El 22 de mayo de 1982, la Junta de Gobierno decidió cesarle "por no cumplir los requisitos exigidos por la Ley" (¿?). Como presidente, la Junta eligió a Francisco García Suero, Capitán de buques de Campsa, quien formando tándem con el secretario general del COMME, José Antonio Madiedo (que dejó el cargo para ser director general de la marina mercante), acabaron por estabilizar durante muchos años la cúpula y el funcionamiento del Colegio.

---

<sup>104</sup> Sancho Llerandi, 1979, "Transporte Marítimo y construcción naval en España". El autor introduce en la obra una interesante teoría, que podríamos llamar "la teoría de los secretarios", aplicable al mundo naviero: los armadores españoles no quieren profesionales a su lado, sino "secretarios", gente dócil y simpática que ejecutan sin rechistar sus instrucciones. Sancho afirma que los "secretarios" son una de las causas de la crisis naviera en España: con los secretarios, "lo que sí se ha logrado, al margen de inmesas fortunas personales por parte de los navieros-presidentes, son unos equipos gestores de las navieras con una casi nula operatividad competitiva con el exterior" (página 25). Por supuesto, la teoría es aplicable también a la Dirección General de la Marina Mercante.

En el I Pleno, celebrado en La Coruña los días 9, 10 y 11 de octubre de 1982, el COMME decidió ofrecer a Su Majestad el Rey el título de Capitán de la Marina Mercante, a lo que el monarca accedió por escrito fechado el día 15 de noviembre, restaurando así las formas del estilo UOMM.

### 9.3 El SLMM y la sindicacion de los técnicos.

Tras el Congreso Extraordinario del SLMM (agosto de 1978), se retornó a la posición de 1976: el Colegio de Oficiales no tenía espacio propio, salvo preservar un cierto clasismo, en una profesión totalmente asalariada. La marginación y la postración de los marinos mercantes sólo podían resolverse por la vía sindical, mejorando nuestras condiciones de vida y trabajo a bordo. Y para ello, el mejor instrumento era un sindicato unitario de todos los trabajadores de un buque que hiciera frente común ante los armadores y la Administración.

No obstante, hubo siempre en el SLMM una fuerte corriente interna que abogaba por la organización diferenciada de los Oficiales, dentro del Sindicato, tal como habían hecho los sindicatos de clase franceses e italianos, que eran los dos modelos más próximos, o de no ser así, plantearse la colaboración con el Colegio. A ellos iba dirigido un informe de J. Zamora, fechado el 16 de octubre de 1976, partidario de profundizar la línea unitaria del SLMM confiando en que las condiciones de la realidad hicieran posible esa unidad:

Hay en estos momentos en el seno del SLMM algunos compañeros que plantean la necesidad de dotar al sindicato de una sección específica de titulados que entendiera de aquellas cuestiones propias de esta categoría de trabajadores. A la inmensa mayoría nos parece que eso, hoy, constituiría un error. Si en el futuro sabemos y somos capaces de seguir en la línea seguida hasta ahora; si como sindicato no olvidamos las reivindicaciones de los oficiales, ligándolas a las del resto de la tripulación para conquistarlas con la fuerza de la unidad; si el SLMM prosigue con éxito su camino unitario -cosa que está cada día más difícil por la incomprensión de CCOO, la política divisionista de UGT y la situación general del panorama sindical-; si se da todo ello, el SLMM, como unión de todos los trabajadores de la marina

mercante -titulados y no titulados- será una realidad.

Como no se dieron esas condiciones, demasiado optimistas, el problema de la sindicación de los técnicos en la marina mercante siguió creciendo. El temor, nada desencaminado, era que la tradición organizativa de los oficiales, siempre separados del resto de los tripulantes de un buque, y la realidad del clasismo a bordo, impuesto por el modelo marítimo-militar a lo largo de toda la historia de la marina mercante, acabara por imponerse al voluntarismo unitario preconizado por el SLMM.

A partir del Congreso Extraordinario, en agosto de 1978, era evidente la pérdida de afiliación de oficiales en el SLMM. Ello propició un serio debate dentro del Sindicato sobre el papel de los titulados de la marina mercante. Ya no se trataba de criticar la idea del Colegio. El debate iba más allá. Lo exponía así Carlos Descalzo, piloto de la marina mercante y responsable de la Asamblea de Algeciras del SLMM, en el número 14 de "Avante", febrero de 1979:

**El SLMM nace con la arraigada convicción de que puede y debe ser una organización que asuma y defienda la problemática general de todos los marinos mercantes.** No obstante, en este momento se plantea una delicada situación que puede costar la pérdida o como mínimo el alejamiento de un sector de la oficialidad (...)

Voy a analizar algunos aspectos que, en mi opinión, dificultan la unidad de todas las categorías dentro del sindicato; más adelante esbozaré alguna propuesta de solución, para terminar con la siguiente sentencia: **"la división de los marinos sólo puede beneficiar a la patronal"**.

Para comprender de una forma clara las divergencias surgidas es necesario remontarse a una tradición de relaciones a bordo en que los subalternos se encontraban discriminados con respecto a los estamentos superiores. Estas relaciones han ido evolucionando positivamente con el tiempo, pero aún en el presente se dejan sentir en cierta medida en algunas empresas muy características originando tensiones que se agravan cuando por cualquier motivo (por ejemplo, durante un convenio), alguna de estas categorías se siente perjudicada, proyectando inmediatamente sus iras contra el sindicato como instigador de los intereses particulares afectados.

**Todo esto surge como consecuencia de unas relaciones laborales militarizadas**



y caducas, heredadas del pasado, que provocaron peligrosas diferencias y una predisposición a la desconfianza por parte de departamentos y categorías.

En principio, nuestro sindicato se lanza de una forma sin precedentes hacia la meta de representar a todos los marinos independientemente de su categoría. El planteamiento teórico es coherente y ambicioso, pero al no haber meditado suficientemente en los cauces que lo hacen posible en la práctica diaria, la resultante está siendo el excepticismo cuando no la inhibición (...)

Carlos Descalzo invitaba a un *debate serio y riguroso en el órgano más representativo del sindicato*, se manifestaba inequívocamente partidario de mantener el sindicato unitario para todas las categorías y departamentos de un buque, reforzar el SLMM *porque la afiliación a otro sindicato sólo se traduciría en la consolidación de los cimientos de lo que podría ser la tumba de los intereses de los marinos*, y acababa, reiterando la invitación a un debate crítico en el seno del Sindicato, con estas palabras:

Tiempo para marcharnos siempre habrá, pero otra oportunidad de tener un sindicato unitario e independiente jamás la tendremos. **Es conveniente no olvidarlo para luego no lamentarlo.**

En ese mismo número de "Avante", Javier Moreno, recogía la petición de Carlos Descalzo y aportaba estas reflexiones:

#### CONTRA EL CLASISMO A BORDO

El resultado de la Jornada de Lucha contra la Ley Penal constituye un gran éxito de los trabajadores de la mar y ha supuesto, a la par, **el espaldarazo del SLMM como la organización unitaria y única de los marinos mercantes**, cuestión que creo ya estaba clara antes del 31 de enero [1979], pero si a alguien le quedaba alguna duda... Hechos son amores y no buenas razones.

Precisamente porque el SLMM es una organización capaz y fuerte, y por lo tanto auténticamente viva, tenemos siempre tareas pendientes, aspectos en los que mejorar, defectos que es necesario eliminar.

Uno de los problemas que está en estos momentos sobre la mesa es el de las relaciones entre titulados y especialistas (considero que el calificativo de

"subalterno" es una palabra que deberíamos borrar de nuestro vocabulario, pues no constituye más que una muestra del clasismo que el capitalismo naviero ha fomentado en la mar y buena prueba de ello está en que este término no se utiliza en los medios laborales de tierra si exceptuamos la categoría de los "ordenanzas" y similares dentro del ámbito de la Administración). Esta cuestión reclama una solución urgente, como ya he dicho en un artículo anterior, ya que está en entredicho el carácter unitario de nuestro sindicato.

Creo necesario salir al paso de algunos puntos de vista puestos de manifiesto en las reuniones celebradas en torno a la Jornada de Lucha, que si bien pueden ser justas en algún caso concreto, son absoluta y totalmente erróneas expresadas con carácter general. Me refiero a las opiniones que defienden que los oficiales en general, y los capitanes y jefes de máquinas en particular, son tripulantes al servicio del armador, pequeños dictadores, mandarines, caciques y otros calificativos por el estilo.

Evidentemente existen algunos oficiales que abusan de su autoridad, pero no es menos evidente que en la marina mercante en su conjunto son los menos, a la vez que estos oficiales atípicos abundan más en determinadas Compañías.

Pero al viejo clasismo **no podemos ni debemos oponer un nuevo clasismo de "abajo" contra "arriba"**, pues al fin y a la postre no habríamos resuelto el problema, si no que únicamente habríamos alterado los términos de la contradicción.

**La cuestión de titulados y especialistas no es una cuestión de clases, salvo para los armadores.** Nosotros debemos abordar este tema sindicalmente: como una cuestión entre compañeros con tareas distintas en base a la división del trabajo. Las fricciones entre puestos distintos a bordo de los buques deben plantearse combatiendo las leyes caducas, la tradición discriminatoria, intentando eludir al máximo -aunque inevitablemente esto sea imposible algunas veces- **los enfrentamientos frontales.** Debemos tener todos muy claro, y tanto más cuanto más conciencia sindical se tenga, donde está el verdadero enemigo de clase, e indudablemente no está dentro de los barcos, sino fuera: **son los armadores, son sus leyes, es el estado capitalista.**

En "Avante", número 19, octubre-noviembre de 1979, Cecilio Pineda, capitán de la marina mercante y uno de los dirigentes fundacionales del SLMM, terciaba en el debate justificando, por un problema de prioridades sindicales, el haber aparcado el tema de la inserción de los técnicos en el

**SLMM.** Tras comentar que el problema es general, de todos los sindicatos y en todos los países, Cecilio Pineda afirmaba:

En nuestro país, el movimiento sindical producido en los últimos años en la Marina Mercante y el papel protagonista desarrollado por los técnicos es un ejemplo de las cotas que se pueden alcanzar con la unidad de técnicos y especialistas. Un pequeño repaso a la participación de los titulados en el SLMM puede ser clarificador.

El SLMM se funda el año 1975 por un grupo de trabajadores de la mar, en su mayoría titulados. En el proceso de expansión son mayoritariamente titulados los elementos más activos en la flota. Llega el "boom" de afiliación, en el que participan por igual titulados y no titulados. En el primer Congreso (Bilbao, 1977), se elige una Secretaría y una estructura de tierra compuesta en su mayoría de titulados. En la primera Asamblea General de Delegados de Buque, los representantes sindicales de la flota siguen siendo mayoritariamente titulados, así como en la Comisión Negociadora del primer Convenio General de la Marina Mercante. Sigue esta tónica hasta el segundo Convenio General, en que de nuevo 22 de los 30 delegados elegidos (para formar parte de la Comisión Negociadora), son titulados. En el segundo Congreso ordinario (La Coruña, 1979), se elige la actual Secretaría General de 7 miembros, todos titulados, que junto con los compañeros de los puertos (en más de un cincuenta por ciento titulados), forman la estructura de tierra de nuestro sindicato. Esta breve exposición demuestra, a mi entender, que el SLMM no sólo no margina a los titulados de la Marina Mercante, sino que por el contrario han tenido y tienen un peso específico más que notable dentro de nuestra organización.

Sin embargo, en la flota existe un porcentaje de titulados que nos acusan entre otros de tres hechos:

1. No defender sus intereses, siendo el SLMM, por tanto (según ellos), un sindicato de maestranza y subalternos.
2. Contribuir al deterioro de la "autoridad" a bordo.
3. No dar respuesta a su específica problemática profesional.

Al primer punto, contestaría que mucho se nos ha nublado la vista a todos los titulados que hemos participado en el SLMM, hasta el punto de no defender nuestros naturales y legítimos intereses. Yo rogaría a estos compañeros que leyeran más a fondo nuestros escritos. Sobre todo el

segundo Convenio General (negociado, repito, por abrumadora mayoría de titulados), donde se contemplan seriamente los intereses de los titulados, enmendando incluso errores anteriores al inicio de la libre negociación colectiva.

Con respecto al tema de la "autoridad", tal y como algunos la entienden, por supuesto que estamos en contra. La que en absoluto deterioramos, sino que por el contrario queremos reforzar cada vez más, es la autoridad dentro de un marco democrático y asumido por todos los trabajadores de la mar, que haga más humana y racional la vida de los barcos. A algunos, parece, que el único tipo de autoridad que les preocupa es la desarrollada por el mando ante el resto de los tripulantes. Nosotros pensamos que ésta es de fácil solución: basta con una suficiente aclaración por medios de Convenios, etc., de los deberes y obligaciones de cada tripulantes, y la actuación en consecuencia con quien no respete este marco de relaciones. Pero es la Autoridad con mayúsculas la que más nos preocupa y estamos dispuestos a reivindicar los titulados que estamos en el SLMM. La autoridad en el desarrollo de nuestra profesión, que nos permita ejercerla sin ningún tipo de coacciones. Todos sabemos las imposiciones que hemos tenido que sufrir los titulados, especialmente Jefes de Máquinas y Capitanes, ante problemas profesionales o de seguridad, saliendo siempre victoriosos los imperativos económicos o criterios de la empresa ante los criterios profesionales del mando del buque. Y la autoridad para poner veto a las pretensiones de las empresas de que seamos en los buques lo que en absoluto queremos y debemos ser: los elementos represores y antihuelgas a que se ven obligados a ser muchos Capitanes ante la amenaza de perder su cargo, aún potestativo del armador.

Poco después ("Avante", número 21, mayo-junio 1980), Javier Moreno ahondaba en el tema y abiertamente propugnaba la creación de un organismo diferenciado de oficiales, *el Sindicato Libre de Oficiales de la Marina Mercante*:

Nuestro sindicato ha estado siempre muy preocupado por el problema de los titulados. En numerosas ocasiones se ha tratado este problema, tanto en el "Avante" como en los órganos regulares de nuestra organización. A estas alturas parece evidente, sin embargo, que no hemos sido capaces de llegar al fondo del problema. Cada día son menos los oficiales que, como estamento, se sienten plenamente integrados en el SLMM, si bien es cierto que tampoco creemos que se sientan muy satisfechos con otras soluciones

que se les han ofrecido, como puede ser la del SEOMM, que en la negociación del Convenio de Trasmediterránea de este año se ha mostrado claramente como una organización al servicio de los intereses de la patronal (los oficiales se han quedado con 2x5 -de vacaciones- mientras que los no titulados, representados en su mayoría por afiliados al SLMM, han logrado el 2x4).

El mantenimiento de la unidad de los trabajadores de la marina mercante - titulados y no titulados-, constituye un principio cuya importancia resulta evidente; igual que evidente resulta el interés de los armadores por romperla. Pero esta unidad se está degradando a ojos vista y es necesario replantearse los **medios organizativos** con los que hoy por hoy contamos para su mantenimiento. Ahí está para mí la clave del problema y esa es la cuestión que no hemos sido capaces de plantearnos en las vueltas y revueltas que hasta el momento le hemos dado a la cuestión.

Javier Moreno continuaba en su artículo criticando al sindicato por haberse quedado en sus análisis en el error de considerar, sin más, que los titulados, en tanto que asalariados, debían formar parte de un único sindicato de clase, descuidando los aspectos corporativos arraigados entre los profesionales titulados. La solución que proponía era radical y polémica:

Mi propuesta es sencilla: hay que mantener la unidad sindical de los marinos mercantes y para ello es necesario cambiar los cauces por los que discurre hoy en día. Hay que mantener la **unión** para luchar contra los armadores, pero hay que crear los medios organizativos para que nadie se sienta incómodo en esta unidad y para que todo el mundo sienta que sus intereses y sus peculiaridades son respetadas. Es más que evidente la necesidad de crear el SINDICATO LIBRE DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE, que junto con el SLMM actual constituya la UNION DE SINDICATOS DE TRABAJADORES DE LA MARINA MERCANTE. Esta es la única forma de frenar el actual proceso de desmembración que estamos sufriendo y que si no le ponemos remedio puede acarrear, a medio plazo, el hundimiento del vigoroso movimiento sindical que, todavía hoy, tenemos en la marina mercante.

Confirmando el diagnóstico de estos dirigentes 'sindicales -y de paso, poniendo en evidencia su voluntarismo ideológico-, surgió en 1979, a iniciativa de algunos capitanes y oficiales de Trasmediterránea, el Sindicato Español de Oficiales de la Marina Mercante (SEOMM), a ejemplo del

Sindicato de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA). Esta iniciativa, que tuvo un fuerte arranque y consiguió arraigar sobre todo entre los Oficiales de las grandes Compañías navieras (Trasmediterránea, Campsa, Ibarra, Elcano, etc.), supuso de un lado la confirmación de las tesis del SLMM sobre la inutilidad del Colegio para la defensa laboral y profesional de los marinos titulados, confirmando el peligro clasista de los sindicatos y organizaciones categoriales. Un Colegio y un Sindicato de Oficiales, amén de los sindicatos unitarios, era realmente demasiado para un sector que en pocos años iba prácticamente a desaparecer. En "Avante", número 18, agosto-septiembre de 1979, un artículo de Zamora, firmado con el pseudónimo Juan Pardela, comentaba la aparición del SEOMM:

#### VERGÜENZA AJENA

Con todo sigilo, "con absoluta reserva respecto a los subalternos", un grupo de titulados de Trasmediterránea afirman que han creado el SEOMM, sindicato español de oficiales de la marina mercante<sup>105</sup>. Es conmovedor contemplar el súbito nacimiento de una vocación sindical en personas que hasta ahora habían callado, otorgado y que incluso habían demostrado en más de una ocasión su oposición a cualquier sindicato.

Y sin embargo, la iniciativa ha despertado calurosas adhesiones y complacientes silencios. Veamos sus primeros promotores: capitán Israel Rodríguez Panblanco; jefe de máquinas, Isidoro García Morenilla; primer oficial, Lorenzo Morata Socias; primer oficial de máquinas, Agustín Aguilera Alonso; primer oficial radio; Ismael García San Emeterio.

Los fichajes se han hecho por la vía rápida: se cojen las listas de los oficiales de cada buque; se les pregunta, por parte del jefe de máquinas o capitán, uno a uno, si se adhieren al SEOMM. Si dicen que sí, que firmen y que paguen (3.000 pesetas por el fichaje y 1.500 mensuales); si dicen que no, se les recrimina su insularidad y pasan a la lista negra de los titulados que, por vergüenza y dignidad, no quieren jugar al juego del SEOMM.

---

<sup>105</sup> El autor se refiere a la carta, escrita por los promotores del SEOMM, "A todos los oficiales de la Flota de Trasmediterránea", auténtico documento fundacional del SEOMM, en la que se declaran "de clase" y al mismo tiempo "apolíticos" y en la que afirman: "Dada la delicadeza de lo expuesto, consideramos necesaria una absoluta reserva respecto a los subalternos [subrayado en el original]. Por eso llega esta comunicación a través de los Capitanes y Jefes de Máquinas, que agradeceremos sean los que admitan las afiliaciones". Aunque el documento no lleva fecha, llegó a sus destinatarios a mediados de 1979.

Aunque la forma en que aparece el SEOMM sea ridícula, seguramente el fondo de la cuestión no es ninguna broma. La primera tentación que uno tiene al conocer el tema es la de no tomárselo en serio. Luego reflexionamos: ¿qué pretende el SEOMM?, ¿a dónde quiere ir a parar? Ambas preguntas tienen respuesta oscura y confusa: cada cual se puede responder lo que quiera y así todos contentos. Se juega a la ambigüedad y a las medias intenciones.

Para algunos, el SEOMM se crea para luchar por la solución de los problemas de los oficiales; para otros, el objetivo del SEOMM es enfrentarse con los no-titulados y con el SLMM. ¿Es el SEOMM una creación de los capitanes en su inútil enfrentamiento con el SLMM?, ¿o es un invento de los primeros oficiales que quieren un rápido ascenso a capitán?, ¿o más bien una iniciativa de algunos maquinistas que opinan que su sueldo ha de ser mayor que el de los pilotos?, ¿contra qué molinos de viento quieren luchar los radiotelegrafistas que han fichado por el SEOMM?

Es un error, un tremendo error, el llamado SEOMM. En 1979, casi 1980, resulta sonrojante ver la alegría ignorante con que algunos se apuntan a la primera idea disgregadora y sin futuro que aparece en el horizonte. Por la misma regla de tres, mañana crearán su asociación (por supuesto "apolítica"), los mecánicos mayores; pasado mañana, los capitanes de barcos mayores de 10.000 toneladas pintados de azul; y al día siguiente, los maquinistas que navegan por trópicos. Y así sucesivamente (...)

La finalidad del SEOMM, de acuerdo con sus estatutos, era representar a los Oficiales de la Marina Mercante de las tres especialidades, exclusivamente titulados de Escuelas de Náutica, para negociar convenios-franja exclusivos para sus afiliados, desgajándose de la negociación colectiva general<sup>106</sup>. Imponía la incompatibilidad de afiliación con otros sindicatos, aunque permitía la afiliación al Colegio. Su organización era presidencialista, con una Junta de Gobierno y una Asamblea General, a celebrar cada tres años, de donde salían elegidos el Presidente, el Vicepresidente, el Secretario, los vocales y los "delegados sindicales" que formaban parte de la Junta.

---

<sup>106</sup> En un escrito enviado a ANAVE, firmado por el presidente del SEOMM, se declara al sindicato como "apolítico e independiente". Y para que quede claro lo que esto significa añade: "SEOMM tiene como fin principal la defensa exclusiva, a todos los niveles que correspondan, de los intereses socio-laborales de sus integrantes, para lo cual desea relación con todas las Navieras nacionales, generadora de paz laboral, propia de la seriedad y responsabilidad que supone la profesionalidad de su colectivo".

La Comisión Organizadora, primera Junta de Gobierno efectiva del SEOMM, montó su sede en Barcelona, calle Nilo y Fabra, 34-36. Su composición era la siguiente:

Presidente: Israel Rodríguez Panblanco, capitán  
Vicepresidente: Isidoro García Morenilla, jefe de máquinas.  
Secretario: Julio Bonis Álvarez, primer oficial de cubierta.  
Tesorero: Lorenzo Morata Socías, primer oficial de cubierta.  
Vocal 1º: Agustín Aguilera Alonso, primer oficial de máquinas.  
Vocal 2º: Fernando Tuya Jiménez-Muro, sobrecargo.  
Vocal 3º: Ismael García San Emeterio, primer oficial radio.  
Vocal 4º: Alejandro Mínguez Escolano, segundo oficial de cubierta.

Ya en 1980, el SEOMM se integró en la Confederación Española de Organizaciones de Profesionales y Cuadros, cuyos miembros más destacados eran el SEPLA y el Sindicato Español de Médicos. En ese año tuvo lugar la primera acción sindical del SEOMM: firmar el Convenio Colectivo del personal de flota de Trasmediterránea, en representación de los Oficiales para quienes consiguió un régimen de vacaciones de 2x5 mientras el resto del personal conseguía 2x4.

El SEOMM, no obstante, tuvo un rápido crecimiento, de forma que entre los años 1982 y 1985 copó en buena parte la representación de los oficiales en Trasatlántica, Elcano, Bilbaína-Vascongada, Campsa, Auxtramarsa, Marasia y Trasmediterránea.

Aunque el SLMM acordó en su tercer Congreso (La Coruña, agosto de 1979) la creación de una Comisión de Titulados que permitiera la realización de una política sindical diferenciada para los Oficiales y evitara los radicalismos obreristas, acuerdo reiterado con mayor énfasis en el IV Congreso (Málaga, septiembre de 1980), la cuestión de la incardinación de los Oficiales dentro del SLMM -cuyos máximos responsables fueron siempre titulados de las tres especialidades- nunca se solucionó. A principios de 1981, Javier Lozano propuso que Iñaki del Corte (capitán), se hiciera cargo de esa Comisión, propuesta que no fue aceptada por el interesado.

El último acto diferenciado del SLMM hacia los titulados fue la publicación en diciembre de 1981 del primer (y único) número de "Técnicos de la Marina Mercante. Suplemento del Avante", un cuaderno de tamaño folio, bien editado y de excelente contenido, cuya publicación se había decidido en el Comité Estatal del SLMM de los días 14 y 15 de noviembre para



frenar la desafiliación de los Oficiales<sup>107</sup>. A partir de 1982, como una muestra más de la cuesta abajo del sector y del SLMM, ya no se hablará más del asunto.

## 9.4 Conclusiones.

El antiguo dilema de los años de la República sobre la incardinación de las asociaciones de oficiales de la marina mercante dentro del sindicalismo se reproduce, con matices, en el debate sobre el Colegio Profesional. Los matices son, empero, muy importantes. De entrada, queda fuera de discusión el conflicto entre departamentos, entre náuticos y maquinistas. El Colegio abarcará a todos los técnicos de la marina mercante. No fue tan pacífico el tema de la organización territorial, aunque finalmente se impuso el modelo centralista, aunque este es un frente todavía abierto. No hay ninguna duda respecto al origen del COMME: nace en las Escuelas de Náutica, a iniciativa de algunos profesores inquietos sobre su profesión. ¿Porqué no optaron por una Asociación específica de docentes náuticos? Con toda probabilidad, porque un Colegio suponía mayor respaldo a sus intereses y un marco más ambicioso. Obcecados en ello, orillaron cualquier debate que pudiera poner en peligro sus objetivos.

El fondo del debate, sin embargo, sigue en pie. ¿Tiene sentido una asociación profesional de confusos objetivos, que no sirva para defender sindicalmente a los que ejercen su profesión a bordo de los buques? El SLMM defiende que derrochar esfuerzos en esa dirección es una equivocación. Los promotores del Colegio ven -pretenden ver- aspiraciones profesionales pendientes fuera del ámbito sindical. ¿Cuales son esas aspiraciones? ¿Están realmente fuera del campo sindical? El debate se ha orientado casi con exclusividad sobre los grandes principios, sin entrar a discutir su contenido con rigor; debate, además, apremiado por la coyuntura. El SLMM se plantea el papel de los oficiales dentro del sindicato cuando detecta su alejamiento hacia otras opciones. El Colegio ha de apurar sus plazos, presionado por los esfuerzos denodados de Catarineu y la UOMM para hacerse con el control del invento.

---

<sup>107</sup> SLMM, "Acta del Comité Estatal celebrado los días 14-15 de noviembre de 1981", en Madrid. Documento mecanografiado.

La iniciativa colegial se vió rápidamente alimentada por los marinos que ocupaban puestos directivos de navieras y por aquellos que, alejados por lo general del mundo marítimo, ostentaban la presidencia de las languidecientes asociaciones profesionales de los puertos. La composición de la comisión ad hoc creada por la Subsecretaría de la Marina Mercante en 1977 es un fiel reflejo de esta toma de posición colectiva.

Si los intereses de los profesores de las Escuelas de Náutica estaban claros (titulación superior de la carrera e integración en el Ministerio de Educación y Ciencia), los objetivos de este segundo pilar del COMME eran bastante imprecisos. De un lado, un confuso sentimiento subjetivo de equiparar la profesión náutica con otras profesiones tradicionales que gozan de prestigio social y de fuertes corporaciones: abogados, médicos, ingenieros, etc. De otro lado, el interés objetivo de los armadores de utilizar al Colegio como instrumento de drenaje de los oficiales del SLMM. Los componentes empresarial y corporativo del COMME, dominadores de la organización tras destituir al profesor Verdura de la presidencia, fueron acérrimos militantes anti-SLMM.

En medio de todo ello, aparece un ejemplo típico de sindicato categorial, el SEOMM, organizado también sobre la base de comprender a todos los oficiales en una estructura única y centralizada.

Aunque pudiera suponerse, en principio, que todas las opciones tienen su espacio (un sindicato, un colegio, unas asociaciones de capitanes, otras de maquinistas, etc.), la experiencia de la realidad nos muestra que ello sólo sirve para dispersar fuerzas, en un sector ya de por sí disperso y dividido, y provocar enfrentamientos internos cuando se trata de reivindicar mejoras laborales en los buques.

La situación de los trabajadores del sector en 1985, desde el punto de vista organizativo, no es la misma de 1931. Se ha avanzado un trecho contra la atomización de aquellos años. Pero subsisten tal cantidad de organizaciones que, a efectos prácticos, la situación es similar. Debilitado el SLMM, y encuadrado dentro de la Confederación Sindical de Comisiones Obreras, no existe ninguna organización de marinos que sea un referente preciso para avanzar social y profesionalmente.