

La lucha en el "Mercedes del Mar"

Historia de un barco en la globalización

LIBERTAD MONTESINOS
Equipo de Comunicación CGT-PV

El "Mercedes del Mar" es uno de esos buques de transporte de pasajeros y de carga que durante 30 años ha surcado el Mediterráneo. Ahora, permanece atracado en el Puerto de Valencia, como un gigante dormido, esperando a, en cualquier momento, zarpar hacia un nuevo destino.

Impresiona verlo desde lejos, enorme, rodeado de soledad. En mitad de esa otra ciudad que es la Terminal del Turia, marcado por el amarillo, color corporativo de Iscomar/Contenemar que está en concurso de acreedores, el ferry parece un prisionero de la tierra firme. Pero es un preso que clama por su libertad: una pancarta cuelga del puente del barco y delata la injusticia que viven sus tripulantes: *"Iscomar engaña, sin salario ni agua ni futuro"*.

Pedro, uno de los 18 trabajadores que desde el 27 de julio están en huelga a bordo del "Mercedes del Mar", sale a nuestro encuentro. Él y sus compañeros, peruanos y españoles, exigen el pago de los salarios adeudados, simplemente que se les pague por su trabajo. Pero ni esa regla básica del capitalismo respetan los capitalistas, en este caso la familia de navieros menorquina Seguí. Unos empresarios, cuyo imperio nació al calor del tardofranquismo, y se desarrolló gracias a la globalización y las banderas de conveniencia, que adeudan a muchos de sus 1.500 empleados salarios y que están aplicando Expedientes de Regulación de Empleo al 70% de la plantilla (uno de ellos acaba de ser declarado improcedente) con el fin, seguramente, de reestructurar a su antojo un entramado de empresas que no son suficientemente suculentas. La familia Seguí lleva años adeudando, a pesar de los beneficios, pero nadie les ha puesto límites, la impunidad ha sido prácticamente absoluta.

El "Mercedes del Mar" nos invita a pasar y nos adentramos en el mundo de la mar. Puesto a punto para marchar rumbo a su antiguo destino, conectar Valencia e Ibiza, los tripulantes no lo abandonan porque podrían ser acusados de abandono del puesto de trabajo y por tanto perder el derecho a la prestación por desempleo y a percibir las correspondientes indemnizaciones. ¡Es una gran ironía! Podrían acusarles de abandono, a ellos que padecen un desamparo feroz... Ni la Administración marítima española, ni la Autoridad Portuaria, ni otras compañías, ni Iscomar, ni la conselleria, ni el ministerio de trabajo, nadie de la otra parte les ha brindado un apoyo ni les ha dado una solución.

No podemos decir lo mismo del sindicato, la Confederación trabaja por encontrar una salida justa. La UGT por su lado propuso a los marinos en lucha abandonar y tratar de cobrar del Fondo de Garantía Salarial. Ellos se niegan en redondo.

Pedro nos guía por el interior del buque vacío y nos conduce hasta el restaurante plagado de butacas sin dueño. El diseño de

la enorme estancia desvela su antigüedad y la falta de mantenimiento por parte de la empresa. Pero las entrañas del "Mercedes del Mar" están mucho más dejadas, el barco ha estado pasando las revisiones anuales obligatorias reemplazando las piezas estropeadas por otras ya usadas.

Poco a poco van llegando más miembros de la tripulación y nos dan las últimas noticias: el día anterior recibieron el apoyo moral y material de trabajadores de varias compañías que operan en el Puerto. Esos les ha insuflado más fuerzas. Se les nota la determinación, la indignación... aunque predomina la serenidad. La distancia de sus familias y la incertidumbre no les arredra pero comprenden la decisión de algunos compañeros que optaron por abandonar el barco agobiados por las hipotecas, las deudas y la necesidad de trabajar y cobrar.

Cuentan cuál es su situación *"No nos pagan y tampoco nos despiden porque tendrían que pagar indemnizaciones, así que no podemos obtener los papeles del paro."* Enric Tarrida, secretario general del STMM-CGT, les cuenta, entre otras noticias que han salido publicadas en prensa, que una auditoría ha revelado que los directivos de Iscomar gastaron en el 2008 1,5 millón de euros en dietas. *"¡No nos extraña después de todo lo que hemos visto!"*, exclama uno de ellos. Luego pasan a relatarnos un viaje que hicieron en mayo a Túnez, se supone que para acometer una reparación obligatoria sin la que el "Mercedes del Mar" debía dejar de transportar personas, una reparación que jamás se hizo. Durante muchos días, los altos mandos de Iscomar/Contenemar comieron y durmieron en hoteles, alquilaban coches e hicieron el viaje en avión. Un despilfarro, sobre todo teniendo en cuenta que en el barco podrían haber comido, dormido y viajado... como hizo la tripulación. Después de aquello, les prometieron una gratificación que aún no se ha hecho realidad.

La familia Seguí posee una amplia red de empresas que consigue sortear la legalidad: el entramado es tan complejo que se hace muy difícil y penoso lograr despejar la maraña legal con la que escudan actividades que deberían ser punibles. Impagos varios (los trabajadores del "Teresa del Mar" y del "Julia del Mar" padecen la misma situación que los del "Mercedes del Mar"), deudas millonarias y nadie les ha metido mano, por el momento.

Los empresarios navieros se aprovechan también de lo aprendido por el Estado y la clase dominante tras diversos episodios revolucionarios protagonizados por marinos. Hasta 1992 la Marina Mercante dependía de la Comandancia de Marina, por tanto el control era militar. Y por su-



Enric y Pedro en esa otra ciudad que es la Terminal del Turia

El "Mercedes del Mar" nos invita a pasar y nos adentramos en el mundo de la mar. Puesto a punto para emprender su antiguo destino, conectar Valencia e Ibiza, los tripulantes no lo abandonan porque podrían ser acusados de abandono del puesto de trabajo

puesto, la disciplina a bordo también era marcial, la Ley Disciplinaria de la Marina Mercante, de origen franquista, garantizaba un orden fundamentado en una gran jerarquización de la organización laboral. De tal forma que se podía condenar a un marinero por prófugo, desertor, etc.

Hoy en día, esa Ley ya no rige pero, tal y como nos cuenta Enric Tarrida, el poder de la jerarquía es todavía una realidad. *"La capacidad de lucha individual de los hombres de la mar es impresionante: se enfrentan con enorme entereza a las adversidades del mar. Si esa capacidad se usara colectivamente, la situación daría un vuelco"*, Enric analiza la idiosincrasia del sector en el que lleva trabajando toda la vida: *"La jerarquización es una gran llaga, dificulta la existencia de una cultura sindical de clase, además esto está agravado por la situación general, es decir, por la debilidad ideológica sindical y por la globalización"*.

La lucha por una condiciones laborales dignas vivió su punto álgido a principios de los años 80, cuando tras un histórico proceso de huelgas y movilizaciones enca-

bezadas por el Sindicato Libre se consiguió un buen marco laboral plasmado en IV Convenio General de la Marina Mercante.

A partir de aquello, al igual que ha ocurrido en muchos otros sectores, las conquistas obreras han ido decayendo. El Sindicato Libre se fue integrando paulatinamente en UGT y CCOO,

lo que queda actualmente de él es el STMM, una escisión que ahora está en la CGT. Además, los empresario navieros comenzaron a fragmentar, con la inestimable ayuda de los sindicatos del capital, el colectivo de trabajadores. Cada buque se convirtió en una empresa y la movilidad laboral es tal que un empleado pasa a trabajar de un barco a otro sin renovar contrato. Para Enric, el gran escollo es combatir la frustración generada durante todos estos años por la política sindical mayoritaria y por la impunidad empresarial. Por eso es esencial devolver a los trabajadores la conciencia de su propia capacidad.

Tras la charla con los trabajadores del "Mercedes del Mar", Pedro vuelve a llevarnos por el interior del gigante dormido. La vibración del motor nos ha acompañado en todo momento, como una discreta prueba de que el ferry sigue vivo, dispuesto a recuperar su facultad de navegar hacia un mundo justo y libre.

Si vols saber més
<http://www.fetyc.cgt.es/>