

LOS TRABAJADORES DEL MAR

sindicato van a garantizar una política clasista porque las dos cosas estarían influenciadas por la ideología que predomina (¡y de que forma tan aplastante!) entre los obreros de todos los países. Esta ideología es la burguesa, adornada con sus oropeles democráticos e incluso religiosos, cuando no se juntan los dos y el nacionalismo. La fuerza organizada de la clase obrera se reduce siempre a la fuerza organizada de su partido de clase (siendo nula en la actualidad) y a las vanguardias obreras que influyen.

En la medida en que el programa comunista, las reivindicaciones y los métodos de lucha clasista no tienen hoy ningún peso dentro de la clase obrera estadísticamente hablando, en esta medida la burguesía podrá acabar imponiendo a corto y medio plazo sus intereses de clase a los obreros. De aquí surge una vez más la necesidad del Partido de clase y de la influencia ideológica y programática del mismo entre las vanguardias obreras, no solo para luchar por la revolución social, sino para defender el pedazo de pan. Y afirmamos una vez más, que solo la influencia ideológica y programática del Partido de clase entre las vanguardias obreras podrá defender la independencia clasista en la acción sindical, en la lucha económica entre proletariado y burguesía.

El dominio ideológico de la burguesía, hoy aplastante, es el producto de desviaciones y traiciones hasta llegar a la liquidación física del Partido de clase, que la socialdemocracia y el estalinismo llevaron a cabo en los tres primeros decenios de este siglo. En favor de esa liquidación, han actuado tanto el anarquismo como el consejismo anteponiendo la espontaneidad, la asamblea y la masa al programa comunista y a su partido de clase en el que toma cuerpo, convirtiéndose en fuerza activa de la historia. La derrota de los mineros británicos hay que encuadrarla dentro de este contexto histórico. Pero un año de huelga, deberá dejar sus secuelas en los mineros y en los que han vivido de cerca su lucha.

La crisis del capital sigue su marcha y: "los hombres, al fin, se ven forzados a considerar serenamente sus condiciones de existencia y sus relaciones recíprocas" (Manifiesto del Partido Comunista, 1.848). Con esta cita queremos mostrar, que no serán el activismo ni el voluntarismo los que inviertan la tendencia contrarrevolucionaria del proceso que perdura ya mas de 60 años, sino la "revolución continua en la producción", y la consiguiente "conmoción de todas las condiciones sociales", que son inherentes al modo de producción capitalista. A pesar de todo: ¡VIVA LA LUCHA DE LOS MINEROS!

* * *

En pleno periodo de crisis de superproducción capitalista, en la que se ven afectados todos los sectores de la producción, el relacionado con el mar, tanto a nivel de la flota pesquera como de la Mercante, no es una excepción y se ve igualmente golpeado, repercutiendo ampliamente sobre el proletariado del mar.

¿Que es lo que pasa? Algo que no es muy difícil deducir: sobran barcos, y así lo dice un representante del gobierno burgués del PSOE, el Sr. González Laxe (Director General de Ordenación Pesquera) en declaraciones a 5 días del 4-1-85. La reestructuración por lo tanto se impone. ¿Y a que precio? Pués al clásico, modernización de la flota y marineros al paro y a corto plazo pués: "(...) España en los años 1985-86 debe modernizar su flota, pués mejores condiciones financieras que tiene en la actualidad es imposible que las vaya a conseguir". (González Laxe a 5 días 4-1-85). Y de cara a la incorporación de España en la CEE (Comunidad Económica Europea) esta será una condición sine qua non.

Este proceso ya viene dándose desde hace años, pués en 1983 "causaron baja 223 barcos del censo total de la flota española" (5 días, 5-5-84). Y a esto añadamos los 60.000 millones que debe la flota pesquera a la banca (5 días 3-1-85).

Otro tanto viene pasando con la Marina Mercante, y este es un proceso generalizado en todas las flotas europeas sin que la española sea una excepción. Los dos países que se mantienen a la cabeza en el volumen de su flota son dos "banderas de conveniencia", Panamá que ha aumentado en un 32% el número de buques, y Liberia que aunque ha disminuido de 1980-84 en un 21'6% continua siendo el número 1. La flota española ha descendido en un 4'2% el número de barcos, según 5 días del 6-12-84. Y paralelo a este descenso en buques hay un aumento, pero en este caso de la deuda de la patronal del sector con el BCI (Banco de Crédito Industrial, que obtuvo en 1984 unos beneficios de 10.500 millones de ptas. (El País 18-1-85) pués dicha deuda se cifra ya en 250.000 millones de ptas de préstamos del BCI más otros 70.000 millones de intereses. Como las navieras

no pueden pagar dicha suma el BCI se la va a cobrar "vendiéndola al extranjero el 40% de la flota española tras su adquisición en subasta" (El País 18-1-85). Por lo tanto el BCI se ha convertido en las más importante naviera del país pues posee "casi una veintena de buques en propiedad y más de 70 bajo procedimiento hipotecario" (5 días 22-2-85). Este es un proceso irrevocable pues la burguesía española no tiene más opción que aprobar las licencias de exportación de estos buques, pues el mercado interno ya hemos visto en que condiciones financieras se encuentra. Y le hacemos la siguiente pregunta a la Secretaria General del SLMM (Sindicato Libre de la Marina Mercante): ¿Si estais en contra de la aprobación de licencias de exportación, que se puede hacer con esos barcos que son propiedad del BCI, el cual quiere recuperar su dinero a toda costa? ¿Venderlos en el mercado nacional? ¿Y quién los va a comprar con la enorme deuda que tienen las empresas del sector con respecto al BCI?.

Toda esta situación mercantil y financiera se refleja logicamente en las condiciones de vida de los trabajadores del mar. El paro ronda ya casi el 40% de los trabajadores, habiéndose dado ya casos de desnutrición en las familias de los marinos, tal como señala el SLMM en Canarias (Avante, nº35 pag.4). Las condiciones de trabajo en el mar son aberrantes, y empiezan desde la construcción del barco (en la cual lo que se ahorran en seguridad va a los bolsillos de los capitalistas) terminando en lo que supone una "jornada cotidiana de trabajo".

En solo 4 años, 1978-1982, "722 trabajadores han muerto en el mar y 734 más resultaron con invalidez permanente" (El País 13-5-84). La asistencia médica en los barcos brilla por su ausencia en la mayoría de los casos y en caso de siniestro o naufragio no se puede estar seguro si le van a salvar a uno como no dispongas de la suma que en ocasiones exigen otros barcos por el rescate, pues el auxilio a los naufragos supone un tiempo perdido que el capital tiene que amortizar de alguna forma.

Los capitalistas (para eso están en su sistema) infringen todas las disposiciones relativas a la seguridad en los navios en lo que concierne al número de tripulantes, pues los "cuadros mínimos" se reducen a eso, al mínimo, a un mínimo que supone para el naviero, para el negrero capitalista del mar, el máximo de beneficio. ¿Como pueden extrañar los accidentes y los naufragios en barcos con una tripulación ínfima donde cada hombre realiza el trabajo de varios

, y donde el descanso regular es una quimera? ¿Son por lo tanto fruto de la casualidad los 21.251 accidentes laborales ocurridos en 1982?. No es por casualidad tampoco el que haya sido en el periodo histórico que nos ha tocado vivir, en el capitalismo, cuando las ya míticas "desapariciones misteriosas en el mar" hayan cobrado más auge, pues la "célebre" compañía de seguros Lloyds afirma que entre 1970-71 desaparecieron 350 barcos sin dejar rastro. La "fabulosa serpiente marina" del capitalismo engulle los barcos que da gusto verla, pues el bocado es sumamente apetitoso, el barco se hunde de "forma misteriosa" y la compañía de seguros tiene que pagar el importe del mismo. Estas "catástrofes misteriosas" le acarrearán al capitalista-naviero un doble beneficio "nada misterioso": por una parte evita las pérdidas económicas merced al seguro y por otra tiene un pretexto para despedir a la tripulación (si es que esta consigue salvar la vida) y realizar así con toda tranquilidad una "rutinaria regulación de empleo". Las navieras españolas parecen sentir una especial predilección para que "la serpiente marina" haga descender a los brazos del dios Neptuno sus "desdichados barcos" con sus desdichadas (sin comillas) tripulaciones, pues la tasa de siniestralidad de la flota española fue de un 0'47 en el periodo que va de 1978 a 1982, frente a una media de la flota mundial del 0'42%. De ahí que las navieras impongan la obligatoriedad a sus tripulaciones para viajar por zonas en guerra (Golfo Pérsico), pues el coste de los seguros por viajar por esas zonas aumenta considerablemente, y un misil o un torpedo son un buen medio de obtener sin suspicacias el doble beneficio que señalábamos antes.

Este es el sombrío y sobrecogedor panorama que ofrece el capitalismo al proletariado del mar.

La lucha en lo inmediato se tiene que traducir en la disminución real y efectiva de la jornada de trabajo, en la mejora de las condiciones de seguridad y en el rechazo de la propuesta de nacionalización de la flota como panacea a todos los males, entre otras. Teniendo presente que estos no son sino los efectos que nos echa encima el capitalismo a los trabajadores. Para combatir sus causas deberemos luchar por la revolución social, por el comunismo, pues será entonces y solo entonces cuando la "serpiente marina" pase a formar parte del museo de antigüedades del que hablaba Engels junto a todo el aparato de la sociedad burguesa.