

DE HOXE A MAÑAN

LA NECESARIA REESTRUCTURACION DEL SECTOR PESQUERO

Por VICTORIA ARMESTO

LES decía ayer que la profesión de nuestras gentes de mar es una de las más peligrosas que se conocen en el mundo. Ser tripulante entraña mayores riesgos que ser aviador o que ser minero.

Según el interesantísimo «Simposio sobre el hombre del mar», 1974-75, en que me baso para este análisis, en el año 1973 murieron a consecuencia de accidentes de trabajo en las flotas pesquera y mercante española un total de 203 personas, 148 de las cuales tenían cubierto el riesgo de accidente de trabajo por el Instituto Social de la Marina y 55 por Mutuas Patronales.

De los 148 fallecidos por accidente de trabajo a cargo del Instituto Social de la Marina, 24 fallecieron a consecuencia de golpes, 42 por caídas al mar, 67 por naufragio, 6 por quemaduras y 9 al dirigirse o venir de a bordo.

Al año siguiente, o sea 1974 fueron 94 los accidentes a cargo del Instituto Social de la Marina con resultado de invalidez permanente, 67 debido a golpes, 23 por caídas, 2 por quemaduras y 2 al ir o a venir de a bordo.

Pero volviendo al 1973 del que se conocen todos los datos ¿saben cuántos accidentes ocasionaron baja para el trabajo a los 97.275 profesionales que tienen cubierto este riesgo por el Instituto Social de la Marina?

11.334. Repito 11.334 lo que supone una tasa anual de

11,65% o, dicho de otra forma, 11 trabajadores de cada cien se accidentaron en 1973.

Una estadística tan escalofriante dio como resultado que los participantes en el simposio de La Coruña, entre los cuales se encontraban autoridades de Marina y Laborales, médicos, psicólogos, sociólogos y profesores universitarios así como algunos tripulantes y armadores, decidieran que era urgente y necesaria la reestructuración del sector pesquero y promover una campaña eficaz en pro de este ideal:

Un trabajo seguro en una navegación segura a bordo de un buque seguro y con adecuados medios de protección ante una emergencia.

Para ello es necesario una intensificación de la formación en seguridad marítima en sus aspectos: seguridad en la navegación, seguridad personal a bordo y seguridad ante una emergencia. Se deben montar cursillos de formación a todos los niveles y es también igualmente necesaria la formación de mandos en nuestra marina mercante y pesquera y no sólo de carácter técnico sino también humano, instruyendo en el arte de mandar.

El alto índice de accidentes se debe en parte al sistema de trabajo en la pesca, a las interminables jornadas y al hecho de que el trabajador del mar vive en perpetuo stress, pero también se debe a dos factores muy negativos: uno es la falta de fiabilidad en la empresa del tripulante que le impide familiarizarse con el buque en el que navega; otro es la falta de profesionalidad de muchos marineros que no dominan su difícil oficio.

Luego se ha marcado también entre los factores negativos la dualidad de mandos existente en los buques pesqueros que afecta a la seguridad a bordo de los mismos por alterar su ordenamiento jerárquico. En general la alimentación es inadecuada y poco racional y, con frecuencia, está anárquicamente dirigida por los propios tripulantes que no saben obviamente cuáles son las calorías que necesitan para realizar su trabajo en condiciones óptimas.

Los técnicos participantes en el simposio del mar de La Coruña han pedido que, como primer paso para la necesaria reestructuración del sector pesquero, la promulgación de unas ordenanzas de trabajo actualizadas —en línea con las aprobadas para buques congeladores— en las que se establezcan unos periodos de vacaciones mucho mayores que los actuales y la suscripción de contratos de trabajo que clarifiquen al máximo las condiciones de todo orden que afectan a la relación laboral.

Hay que crear —señalan— un clima social que permita el desarrollo del trabajo a bordo en unas condiciones de fiabilidad, orden, capacidad física y psíquica poco propicias al accidente.

Sería por ello también necesario la creación de unos Consejos Provinciales de Seguridad en el trabajo de la mar con lo que se daría cumplimiento al convenio n.º 134 de la OIT. También sería importante aprobar un anexo a la Ordenanza General de Higiene y Seguridad en el Trabajo relativo a la actividad marítimo-pesquera en donde se tenga en cuenta el citado convenio 134 de la OIT que fue ratificado por España el 26 de noviembre de 1971.

Se recomienda igualmente introducir las materias de higiene y seguridad en el programa de las enseñanzas que se siguen en las Escuelas de Náutica y de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

Debe robustecerse la autoridad del capitán o patrón proseguiendo en la línea emprendida por la recién publicada Reglamentación de Trabajo en buques congeladores.

Debe extremarse el control para que la cotización por la contingencia de accidentes sea por las remuneraciones efectivamente percibidas por el trabajador, de acuerdo con lo establecido por la Ley.

Hay que estudiar la situación socio-económica de los incapacitados colaborando para ello el Instituto de la Marina con el Servicio de Empleo y Acción For-

mativa y el de Recuperación y Rehabilitación de Minusválidos. Dentro de esta acción puede incluirse el fomento de pequeñas industrias idóneas en relación con las condiciones físicas de los accidentados.

La potenciación al máximo de las prestaciones recuperadoras previstas por la Ley con objeto de lograr una readaptación o reeducación al accidentado dirigiéndose hacia una nueva profesión.

Reserva de plazas en tierra en empresas y organismos relacionados con la actividad marítima con destino a los trabajadores de mar que hayan visto disminuida su capacidad por causa de accidente de trabajo.

Que por lo específico de la profesión y por las dificultades de reconversión se modifique la ley de Seguridad Social en el sentido de que el incremento de la pensión de incapacidad permanente total establecido para los trabajadores de más de 55 años se aplique a partir de los 45.

Que las Comisiones Técnicas Calificadoras extremen su celo en orden al establecimiento de prestaciones a cargo de las empresas, cuando se demuestre que los accidentes se han debido a un incumplimiento de las medidas de seguridad. De acuerdo todo ello con lo establecido en el artículo 93 de la ley de la Seguridad Social.

La conveniencia de modificar la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante revisando sus preceptos y creando nuevos tipos penales que se refieren a inobservancias de medidas reglamentarias.

Todos estos puntos establecidos en el simposio del mar merecen un estudio detallado.

La primera pregunta que uno se formula es por que en la mar no hay trabajadores fijos. Aunque ello parece contrario al espíritu de nuestras leyes sociales que proclaman como un dere-

cho la fiabilidad en el empleo, la realidad demuestra que no existen relaciones laborales indefinidas armador-marinero. Se dan por el contrario contratos incompletos, incluso nóminas falsas, el hombre de mar es como una gaviota volante que hoy abandona un barco y mañana se enrola en otro. Esta básica inestabilidad profesional no sólo le hace más proclive a los accidentes por moverse casi siempre en un medio extraño sino que a la vez implica una deshumanización de las relaciones.

Falta en las empresas marítimas esa ligazón afectuosa que se da con mucha frecuencia en las de tierra y muy especialmente en las agrícolas.

Al no establecerse esta unión y no estar el trabajador de mar unido a su armador, a su patrón y a su barco se acentúa en él su característica de hombre socialmente inadaptado.

Esta deshumanización de las relaciones laborales en el sector marítimo es contraria a los principios religiosos expuestos en las encíclicas papales. Por ejemplo en la «Mater et Magistra» se dice:

«El desarrollo industrial debe ir acompañado de un desarrollo social y humano».

Siguiendo la línea del pensamiento papal los técnicos que elaboraron su informe después del simposio del mar de La Coruña, añadirían:

«El trabajador no puede ser relegado al concepto material de simple mercancía y los valores económicos han de estar subordinados a los de categoría humana y dignidad del individuo. En el sector pesquero en gran medida no es válido este predicamento, lo único importante es pescar más, producir más, ganar más a costa del elemento humano. Hay una preponderancia del aspecto económico sobre el humano».

Mañana seguiremos estudiando cuál es el ritmo y cuáles las condiciones de trabajo de los hombres del mar en las diferentes modalidades Baixura, Altura y Gran Altura, así como Mercante y cuales son los factores negativos que imponen el estado permanente de stress característico del sector.

MEXICO Y ESPAÑA

(Viene de la pág. anterior)

constituye: como unidad; como sociedad multirracial; como país occidentalizado, es decir, histórico —y no étnicamente— occidental; como comunidad cultural unitaria, capaz de entenderse en una lengua; como miembro de un mundo histórico de proyección universal.

Si se suprimen esos trescientos años, si se los aparta como un «contratiempo», México es simplemente ininteligible. Imagínese lo que es intentar vivir en una realidad que no se puede entender.

Si se pretende pasar de la historia de un México prehispánico que nunca fue uno al México independiente de hace siglo y medio, se da un salto en el vacío que sólo puede expresarse con los recursos lingüísticos e intelectuales procedentes de esa realidad escamoteada.

A consecuencia de esto, fuera de México se sabe muy poco que durante tres siglos fue el país más importante de América. Pero —se dirá— ¿era un país? La idea de que un país, para serlo, tengo que estar aislado de todos los demás es de las más ridículas que han logrado hacer su camino en la mente de nuestros contemporáneos. Si se considerara la realidad mexicana virreinal se descubriría que en ella se daban, mucho más que en otras partes, los atributos por los cuales se reconoce una sociedad unitaria, coherente, consistente, dotada de un aparato estatal eficaz, sujeto de una cultura llena de personalidad. ¿Es que la pertenencia a esa comunidad de países que fue la Monarquía Española privaba a México o al Perú o a otras partes de su personalidad social e histórica? ¿No es más cierto que lo potenciaba y le daba un alcance que aislada nunca hubiera tenido, como no lo tiene la flecha sin el arco?

¿Cuántos saben que la ciudad de México fue, hasta comienzos del siglo pasado, la más grande, espléndida y refinada de las Américas, comparable solamente a las primeras ciudades de Europa? La lectura del famoso Ensayo político sobre el reino de la Nueva España, de Alexander von Humboldt, es una revelación para todo el que pertenezca a la comunidad de pueblos de lengua española ¿Van los mexicanos a considerar «ajena» la Universidad de México, o los peruanos la de San Marcos de Lima, anteriores en ochenta y cinco años a Harvard y en ciento cincuenta a Yale? Sería tan absurdo como que se sintieran extraños a los Museos de Antropología o Arqueología que encierran su pasado precolombino, latente y vivo en su realidad actual.

Las nuevas relaciones entre México y España deberían ser, más allá de nombramientos y ceremonias oficiales, el mutuo reconocimiento de su realidad; claro está, por una y otra parte, el reconocimiento de su realidad propia y de su puesto respectivo dentro de ese mundo al que los dos países, con tantos otros, pertenecen.

EN LIBERTAD UNO DE LOS ACUSADOS DEL SECUESTRO DE ORIOL

MADRID, 26.— A primeras horas de esta tarde ha sido puesto en libertad Juan García Martín, que se hallaba preso en la cárcel de Carabanchel, acusado de pertenecer al grupo de personas que realizó el secuestro del presidente del Consejo de Estado, Antonio María de Oriol y Urquijo.

Según se ha manifestado a «Cifra» en fuentes jurídicas, la libertad de García Martín se ha efectuado una vez que el magistrado del juzgado central de instrucción número 1 decretó la libertad condicional y el sobre-

seimiento de la causa seguida contra él.

La orden judicial, según añadieron las mismas fuentes a «Cifra», estima probado que Juan García Martín no participó en el secuestro del señor Oriol y Urquijo.

García Martín fue detenido por la policía hacia el 10 de enero de este año y, tras permanecer un tiempo en las dependencias de la Dirección General de Seguridad pasó a la cárcel de Carabanchel en compañía de los miembros del «GRAPO». — (CIFRA).

TRES MUERTOS AL ESTRELLARSE UN COCHE CONTRA UNA COLUMNA, EN GIJÓN

GIJÓN, 26.— Tres personas resultaron muertas a últimas horas de la madrugada al estrellarse contra una columna el coche en que viajaban.

El vehículo procedía de Oviedo, y, al parecer, circulaba a gran velocidad. En los últimos metros de la autopista que une las dos ciudades asturianas, en

una ligera curva, se salió de la calzada.

A consecuencia del golpe, el turismo matrícula O-1354-L, quedó totalmente destruido, así como sus ocupantes, uno de los cuales quedó con la cabeza separada del tronco.

— (CIFRA).