

FACTORES SOCIALES A CONSIDERAR EN EL SECTOR PESQUERO

JAVIER AYESTARÁN AMUNÁRRIZ
Secretario General de CCOO en Almería

INTRODUCCIÓN

Mi agradecimiento al Instituto de Estudios Almerienses por su invitación a participar en estos debates sobre economía Almeriense, y sobre todo por el tema que nos ocupa: «Problemática y Futuro de la Pesca», al que me siento muy ligado, pues supuso mis primeros pasos en el conocimiento de las relaciones laborales. De ahí que hable de los factores sociales y laborales, por estar íntimamente unidos.

No quisiera dejar pasar por alto, que hace precisamente ahora 20 años, cuando este país despertaba de la muerte de Franco (bajo el Gobierno de Arias Navarro, y de Adolfo Suárez, sin legalizar los Sindicatos de clase, ni los partidos políticos, y dando los últimos coletazos el Sindicato Vertical) se produce en Almería el primer conflicto laboral de cierta envergadura, precisamente en el Sector Pesquero, que será punto de referencia obligado durante los años posteriores.

Este conflicto va a suponer un revulsivo dentro de las relaciones laborales entre empresarios y trabajadores, para equilibrar las condiciones laborales en nuestra provincia. En unos casos de forma dialogada y en otros de forma conflictiva: Construcción, Hostelería, Comercio...

Es desde la vivencia personal, trabajando como marinero en el sector pesquero (primero en la traña y luego en la baca), lo que me ha permitido conocer por dentro, a la vez que compartir con los hombres de la mar, múltiples situaciones, sobre las que he reflexionado profundamente y que intento transmitirlos.

Pero no sólo el trabajo con los hombres de la mar me lleva a extraer conclusiones, sino la propia vida cotidiana de esos años, al compartir el mismo barrio de Pescadería en el que estuve viviendo.

Hoy, en plena democracia, después de estos años, siguen estando presentes costumbres, formas de ser, condiciones de vida, de trabajo similares a la de los años 76-77.

Quizás sea bueno recordar el contenido del Pacto suscrito (que supuso el final de la huelga), aquel 23 de julio de 1976, para darnos cuenta de la actualidad de los mismos:

1. *Distribución del Monte Menor.*

Del Monte Menor se harán tantas partes como hombres vayan embarcados y dos partes más, para repartir estas dos partes entre el personal técnico. Por tanto, no participarán del Monte Menor el personal de tierra, tales como el maestro redero, el redero, el guardián y el pocero.

2. *Sueldo Garantizado.*

Será el que establezca la nueva Ordenanza Laboral de Buques de Arrastre al Fresco.

3. *Ajustes y descansos.*

Se ajustará cada 15 días, tanto las embarcaciones de turno como las de trabajo al día. Por cada 15 días de trabajo en la mar, en los barcos de turno, se descansará 3 días.

4. *Seguridad Social.*

El importe de la Seguridad Social del personal embarcado será abonado con cargos al Monte Mayor.

5. *Vacaciones.*

Las vacaciones serán las reglamentarias, debiendo ser disfrutadas, fijándose la fecha de comienzo de las mismas por acuerdo entre el trabajador y el empresario.

6. *Venta por la Cofradía de Pescadores.*

Se crea una Comisión integrada por 3 trabajadores y 3 armadores, presidida por el Patrón Mayor de la Cofradía, para realizar un estudio sobre la conveniencia de que la venta del pescado capturado se realice por la Cofradía de Pescadores de Almería.

7. *Parte de pescado a repartir.*

La misma cantidad y calidad de pescado, que lleve la tripulación será retirado por el armador.

8. *Usos y costumbres.*

Se respetarán los usos y costumbres por los conceptos de tabaco y «refú» o «pobrea» existente en la actualidad.

9. *Intocabilidad del pescado.*

Una vez la tripulación y el armador hayan retirado la parte de pescado que le corresponde a cada uno, nadie, por ningún motivo, podrá detraer cualquier cantidad de pescado.

10. *Salida a la Mar.*

Solucionado el conflicto, se acuerda, por unanimidad, salir a la mar a las 4 de la madrugada del día 24 del presente mes, todos los barcos de pesca de arrastre de la plataforma, y aquellos otros de turno de arrastre que estén listos para hacerse a la mar. Para el resto de la flota de arrastre, que no estén alistados, saldrán el domingo 25 de julio también a las 4 de la madrugada.

Muchos de estos puntos acordados entre armadores y pescadores, siguen pendientes de cumplimiento, a pesar de lo firmado. Este incumplimiento de los acuerdos, transmite una desconfianza, y una falta de seriedad, incompatible con el desarrollo empresarial.

El año 76, supuso un estallido de toda una época de grandes injusticias. El que no se cumplan los acuerdos reflejados en el Convenio Colectivo del sector, año tras año, nos debe hacer reflexionar, para no caer en situaciones no deseadas.

El hombre de la mar, es por su forma de ser pacífico, pero la experiencia demostraba que cuando su paciencia rebosa, tiene tendencia a la radicalidad. No hace falta recordar los últimos acontecimientos producidos a raíz de la paralización de la flota, con motivo de la Negociación del Acuerdo de pesca con Marruecos.

TIPOS DE BARCOS Y PESQUERÍAS

Conviene tener presente los distintos artes de pesca que se utilizan en nuestra provincia, el tipo de pesquería de cada puerto, así como los puntos de venta son datos necesarios para entender el comportamiento y los condicionantes sociales de nuestros hombres del mar.

En Almería capital, la mayoría de la pesca y de los barcos son de arrastre, y en segundo lugar están los de cerco. A su vez, los barcos de arrastre, se dividen entre los que faenan lejos de la costa, fundamentalmente en Marruecos, y los barcos de la plataforma continental, o barcos del día, que faenan en la Costa de Almería y en la Isla de Alborán. Los primeros, efectúan sus ventas en Algeciras o Almería, y los segundos lo hacen en el puerto de Almería.

En Adra, nos encontramos con una flota de cerco, que hace unos años faenaba en las Islas Chafarinas, con importantes capturas y su venta se producía en el puerto de Adra. La realidad de estos últimos años ha obligado a desplazarse hacia el levante español, en torno a Castellón de la Plana, vendiendo sus capturas en esa zona.

El puerto de Roquetas de Mar, es el más pequeño de la provincia en cuanto a barcos de tonelaje, combinando los barcos de palangre, trasmallos y cerco. Tiene gran importancia la venta de atún.

Carboneras, que fue un pueblo eminentemente pescador, ha carecido hasta hace unos años, de puerto pesquero propio, si bien, su actividad principal ha sido la pesca con arte de palangre, seguida de la de cerco.

Por último, en el puerto de Garrucha, la flota mayoritaria es la de arrastre, faenando en su caladero principalmente, y algo en la Isla de Alborán, pero vendiendo sus capturas en el puerto de Garrucha por la tarde, a diferencia del puerto de Almería.

Otro factor a destacar es la distancia a la que se encuentran los caladeros del puerto pesquero de origen. Mientras que para el puerto de Almería hay tres horas de navegación y otras tres de regreso, en Garrucha se encuentran sólo a una hora.

Estas características, hacen que cada puerto tenga sus usos y costumbres. Es difícil encontrar dos puertos que sean iguales, bien por el tipo de barcos: arrastre, cerco, palangre, trasmallo; así como por el tipo de capturas: caballa, jurel, sardina, brótola, pescadilla, rape, salmonete, calamar, cigala, gamba, quisquilla, carabinero, borazo, pez-espada, atún, etc.

Esto condiciona el que unos barcos trabajen de día y otros de noche. El que unos puedan vender por la mañana y otros por la tarde. Hay barcos de gran tonelaje y de pequeño, barcos de la costa fuera y barcos del día. Todos estos aspectos hacen difícil homogeneizar al sector, de ahí el fuerte peso que tiene los usos y las costumbres de cada uno.

RETROCESO ECONÓMICO Y DE PUESTOS DE TRABAJO

El peso de la actividad económica de la pesca en nuestra provincia es cada vez menor, debido principalmente al fuerte impulso de la agricultura intensiva y la actividad turística.

Va descendiendo el número de toneladas capturadas, lo que plantea un progresivo agotamiento de los caladeros.

Hemos visto como en estos últimos 50 años, pueblos donde la actividad principal era la pesca, han ido perdiendo posiciones. Este es el caso de Adra, Roquetas de Mar, Carboneras, Garrucha, Balerna. En otros lugares la influencia de la pesca no deja de ser meramente testimonial. Tal es el caso de la Isleta del Moro, Cabo de Gata, Almadraba de Monteleva, Villaricos, Alquíán, San José, Las Negras.

Los datos del Instituto Social de la Marina en relación a la población afiliativa al sistema de la Seguridad Social en la provincia de Almería nos ofrece al 31/12/1982, 2.200 afiliados, al 31/12/1994, 2.019 afiliados y al 31/12/1995, 1.764 afiliados. Este último dato, se puede explicar por la paralización de la flota durante el último conflicto pesquero con Marruecos que duró nueve meses. De todas maneras, se observa un descenso progresivo de puestos de trabajo en los últimos años.

No se ha hecho una auténtica renovación de la flota pesquera, que hubiese permitido una mayor autonomía hacia otros caladeros. Más de la mitad de la flota es artesanal y en iguales proporciones se encuentran los barcos respecto a su antigüedad.

Las experiencias de la acuicultura, son escasas en nuestra provincia, si bien auguran cierta esperanza.

Se ha descuidado la transformación y los canales de comercialización, estando el sector fuertemente atomizado.

FACTORES SOCIO-LABORALES A CONSIDERAR

El hombre de la mar, debido a todos los factores indicados anteriormente, es una persona aislada de la vida social, familiar y política.

Horario-Jornada

Si bien el conflicto pesquero del año 76, supuso un avance importante para combatir ese aislamiento histórico de los hombres de la mar, al empezar a regular los turnos, los descansos

y las vacaciones, las propias características derivadas del sistema de trabajo, hacen difícil romper este aislamiento. Si una persona se levanta a las tres de la madrugada y regresa a su casa a las nueve de la noche, poco tiempo le queda para la convivencia. Si por el contrario, se trata de una persona que trabaja en un barco de la costa fuera y viene a puerto a los quince días, habiendo pasado esos días en medio del mar, más difícil lo tiene.

Si pensamos en los procesos democráticos vividos en este país en estos años, donde se han ido sucediendo cada año alguna o algunas consultas, su participación ha sido escasa, ya que la única forma que le quedaba es el voto por correo, con todas las dificultades que conlleva el mismo, conociendo el bajo nivel cultural de nuestros pescadores.

Esta misma dificultad se observa desde el punto de vista sindical, a la hora de celebrar Elecciones Sindicales, a pesar de haber promulgado una normativa específica, acomodada a las condiciones especiales de su trabajo. Debido a los conflictos pesqueros con Marruecos, no se pudo desarrollar el proceso de Elecciones Sindicales en Almería, quedando automáticamente prolongados los mandatos de los delegados elegidos en las últimas elecciones del año 91.

Hábitat

Este aislamiento tiene su continuidad a partir del lugar donde se ubica la vivienda; observando como en la mayoría de los casos se concentran en barrios cercanos a los puertos, resididos por familias que tienen la actividad pesquera como principal forma de trabajo. Esto hace del hombre del mar una persona muy cerrada al carecer de puntos de referencia.

La gran ausencia del hombre de la mar de su hogar, por causas del trabajo, hace que la mujer-esposa, juegue un papel capital en la vida familiar y social. Por una parte se encarga de la educación de sus hijos y por otra administra la economía de la casa.

También hemos visto a las mujeres de los hombres de la mar, jugar un papel importante en los conflictos laborales de sus maridos, ya que son ellas las primeras en soportar las condiciones laborales de sus maridos.

La dureza de este trabajo, lleva a extremos de no conocer a sus hijos nacidos hasta después de algunos días.

La Empresa

Las condiciones de vida dentro del barco es otro factor a destacar, teniendo presente el envejecimiento de una parte de la flota. Así el 35% de los barcos tiene más de 20 años, y su carácter artesanal, más del 50%. Por lo general, la concepción de la construcción del barco se hace pensando en el pescado que se va a capturar y la forma en que mejor se puede transportar. Muy pocos armadores han pensado que el trabajo que se va a desarrollar en esa fábrica (el barco), lo realizan personas que tienen que comer, dormir, lavarse, hacer sus necesidades y convivir durante días. En este aspecto, hay una gran diferencia entre un barco de pesca y un mercante.

Hay que decir que no existe el derecho a la intimidad personal.

Sistema de Remuneración «A la Parte»

Si bien todos estos aspectos son características muy especiales que no se da en ninguna otra actividad, hay un factor que merece destacar por su importancia y peculiaridad, al estar fuera de las relaciones contractuales del mundo capitalista industrial. Se trata de la forma de configurar el salario, en lo que se denomina «sistema a la parte».

Hacia referencia a que cuando en el conflicto del año 76, firmamos «Del Monte Menor se harán tantas partes como hombres vayan embarcados y dos partes más, para repartir estas dos entre el personal técnico». Me voy a detener en este punto para explicar con detalle en que consiste el «sistema a la parte» y que en puertos del año 2.000, se sigue utilizando este sistema, de la época feudal.

Supongamos que un pesquero de arrastre sale a la mar en busca de capturas. En primer lugar, habría que tener en cuenta que van embarcados 10 trabajadores que componen, en su totalidad, lo que en términos pesqueros se denomina, la tripulación (un técnico de pesca, un patrón de altura, un motorista primero, un motorista segundo, un contra maestre, un cocinero y cuatro marineros). Las horas de trabajo en la mar superan las doce al día, durante un turno de 7 a 10 días.

Regresan a puerto con las capturas conseguidas y después de 4 turnos se inicia el proceso de retribución del personal.

El barco ha conseguido 1.400.000 pesetas $\times 4 = 5.600.000$ pesetas por la captura (monte mayor o venta bruta). De esta cantidad habrá que descontar el 3,25% que se lleva el vendedor, el 0,60% que se lleva la Junta del Puerto. El resto 5.384.400 es lo que se llama la «venta libre» y de ella hay que descontar los gastos (seguridad social, comida, agua, aceite y combustible, mantenimiento del barco, ácido bórico, sal, nieve, papel, etc...), que podemos suponer 2.284.000 ptas. Quedan 3.100.000 ptas, que habrán de repartirse entre el armador y la tripulación, al 50%. Por ello, el armador se lleva 1.550.000 ptas. y otras tantas, se sobreentiende deberían llevarse los tripulantes.

Si se hicieran doce partes (que no se hacen, pues se hacen más), rompiendo el Convenio, tendríamos 129.167 ptas. de sueldo o parte.

Estamos ante un sistema de cooparticipación desigual.

Cabe la pregunta ¿porqué el 50% y no el 80%.

Si se pesca, se gana. Si no se pesca, no se gana, más que el salario mínimo garantizado (76.680 ptas.), que no se paga y no lo reclama la mayoría de pescadores.

Con este tipo de remuneración, difícilmente se puede hacer una planificación económica. El riesgo no es sólo empresarial, sino también de los trabajadores.

Mantener este sistema, debería llevar a que los trabajadores gestionasen el 50% de las capturas, decidiendo donde se vende, a quien se vende y como se vende.

Así se explica porque en el año 76, los pescadores en sus reivindicaciones pedían que fuera la Cofradía de Pescadores la encargada de la venta, y que, a su vez, la Cofradía estuviera presidida por un pescador. En aquellos momentos la Cofradía pretendía representar los intereses de los armadores y los pescadores, dado el sistema de los repartos. La historia había demostrado, que hasta ese momento, los máximos beneficiarios habían sido los armadores. Fue a través

del Decreto Manaute, como la democracia participativa entró en las Cofradías. Los armadores se representan a través de sus asociaciones empresariales y los pescadores a través de los sindicatos. Se establece un mecanismo para que la presidencia de la Cofradía vaya rotando entre los armadores y los pescadores.

Cuando los armadores se ven controlados por los pescadores, se produce primero un boicot y después un abandono progresivo de los armadores de la Cofradía.

Las Cofradías

El papel de la Cofradía es desigual en los diferentes puertos de la provincia. En Garrucha, la Cofradía aglutina al sector, cumpliendo un papel fundamental de cohesión en el sector. Empezando porque es quien gestiona la lonja, a través de una vendeduría propia (se ha preocupado de concertar con el I.S.M., la asistencia de un médico). Hoy podemos decir, que ostenta la representatividad del sector.

El puerto de Carboneras, se encuentra dividido. Por una parte la Cofradía de Pescadores, con una vendeduría propia, y por otro lado la Cooperativa «Pescadores de Carboneras, S.C.A.», con una vendeduría propia y gestionando ambos la fábrica de hielo. Este enfrentamiento limita las posibilidades que tiene el sector.

El puerto de la Capital atraviesa por un momento de fuertes tensiones internas. La Cofradía de Pescadores con su Patrón Mayor a la cabeza, viene trabajando por aglutinar a todo el sector. Arrastra una gran deuda del anterior período a la entrada del Decreto Manaute, que le ha ido hipotecando el futuro. Sólo la adjudicación de la lonja, permitirá dar salida a esta situación. Hoy en día, hay tres vendedurías dentro de la Lonja.

En el puerto de Roquetas, nos encontramos con una Cofradía en pleno proceso de desaparición, debido a la falta de unificación de criterios, lo que puede llevar a una desintegración del sector. La constitución de una cooperativa en el año 1995, con el objetivo de conseguir la adjudicación de la lonja, puede ser el camino si se proyecta con otras miras.

Hoy día es la OPP 45 y la Asociación de Armadores los que tienen las vendedurías.

En Adra, la Cofradía de Pescadores funciona a la sombra de la Organización de Productores de Pesca de Adra S.A. (OPEPESA), ya que esta última es la que dinamiza la actividad económica, a través de la gestión de la lonja y la propiedad del túnel de congelación.

Pensionistas, Jubilados y Viudas

Estudiando los datos ofrecidos por la Dirección Provincial de Trabajo, Seguridad Social y Asuntos Sociales de Almería, correspondientes al año 1995, nos tiene que hacer reflexionar que ese año se pagaron a través del I.S.M. 682 pensiones de jubilación, 730 de invalidez y 779 de viudedad. Yo creo que los números son claros por sí mismos, y demuestran el grado de dureza de la vida de los hombres de la mar, donde en estos momentos hay más invalideces que pensiones de jubilación, y más viudedad que en ninguna otra situación.

Riesgos Laborales

Podríamos hablar mucho de la seguridad de los hombres del mar, para llegar a la conclusión final que es el sector con el índice más alto de siniestrabilidad.

Cuando hablamos de accidentes, nos referimos a traumatismos graves, cuando no de muerte o desaparición.

CONCLUSIONES

El tiempo no me permite abordar otros factores sociales de gran importancia, que guardan relación con los hombres de la mar, como son la Sanidad a través del Instituto Social de la Marina, la enseñanza, los niveles culturales, la vivienda, la droga, etc.

El hombre de la mar, proviene de una familia de pescadores, donde aquellos que han sido Técnicos de Pesca, han terminado, en un % importante, siendo armadores. Es una profesión en la que los padres, no desean que sus hijos continúen su ejemplo. La dureza, el aislamiento, las condiciones laborales, los grandes períodos fuera de casa, y los riesgos, no son factores que animen a realizar este tipo de trabajo.

En la medida en que disminuya el paro en tierra, cada día habrá menos hombres dispuestos a embarcarse.

Llegará el día, si no se modifican los factores señalados, que nuestros barcos no serán trabajados por hombres de nuestra tierra.

Partiendo de la situación conflictiva que se produjo en pleno proceso de transición política, en el sector de la pesca de Almería Capital, durante el verano del 76, que permitió acordar entre armadores y pescadores una serie de medidas de carácter socio-laboral, que siguen hoy pendientes de su cumplimiento, hemos analizado distintos factores socio-laborales de los puertos de Adra, Almería, Roquetas de Mar, Garrucha y Carboneras.

Hemos visto, los tipos de barcos que operan en cada puerto, así como los lugares en que desarrollan su trabajo, y el tipo de pesquería que capturan; llegando a observarse una gran variedad de situaciones que hacen muy difícil homogeneizar el sector.

Hemos constatado que el peso de la actividad económica de la pesca en nuestra provincia, es cada vez menor, viendo con preocupación que está disminuyendo el número de toneladas capturadas, el número de puestos de trabajo y falta de una renovación adecuada de nuestra flota.

Entrando en los factores socio-laborales, propiamente dichos, el horario-jornada, obliga a jornadas de más de 12 horas diarias y diez días sin venir a tierra. Esto es un factor de fuerte aislamiento con la vida social. El hábitat, es casi un ghetto, sin puntos de referencia donde la mujer-esposa, juega un papel fundamental llevando el peso de la educación de los hijos y de la economía de la casa.

La empresa, es el barco, donde lo primero es el pescado, al que se mima, despreocupándose el armador de preparar un lugar digno para el hombre de la mar, sabiendo que debe vivir en ella durante largos períodos.

El sistema de remuneración «a la parte», es una de las características más peculiares de remuneración, donde el hombre de la mar gana según lo que pesque, compartiendo una parte importante del riesgo empresarial y de los costes de la producción.

Las Cofradías atraviesan, en estos momentos, situaciones distintas. Adra y Garrucha gozan de bastante estabilidad, y el resto están sometidas a grandes tensiones internas que repercuten sobre el desarrollo del sector.

Llama la atención el número de pensionistas, jubilados y viudas del sector.

La nueva ley de «Prevención de Riesgos Laborales», tiene que jugar un papel fundamental para evitar la grave siniestralidad que sufre el sector.

De no abordarse estos problemas socio-laborales, llegará el día en que nuestros barcos, no serán trabajados por hombres de nuestra tierra.