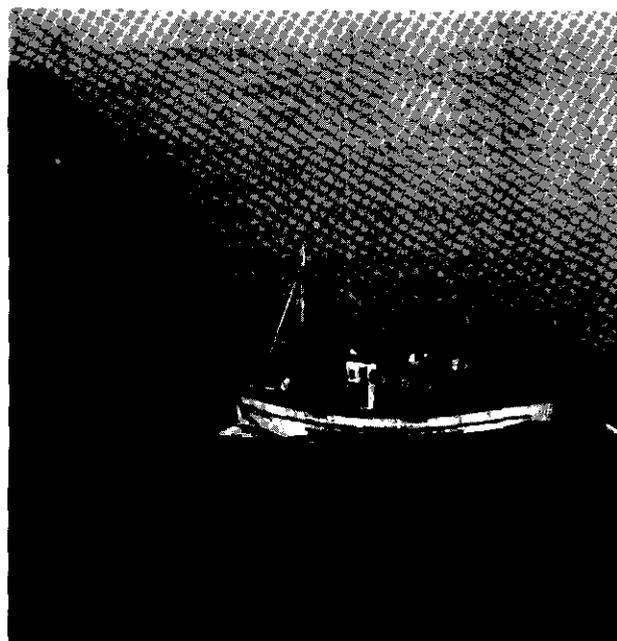


# CONDICIONES DE TRABAJO EN EL SECTOR PESQUERO

José Manuel Montero Llerandi  
 Profesor Titular de Sociología  
 Departamento de Sociología  
 Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales  
 Universidad Complutense



## INTRODUCCION (\*)

A finales de 1985, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social publicaba un informe en el que se recogía la lista de indicadores sociales aprobada por el Consejo de la OCDE (1). Esta lista supone la primera recopilación internacional de indicadores sociales adoptada por todos los países miembros de la citada organización. La lista se propone: 1. como un instrumento para que estos países puedan medir el bienestar social sobre bases comparables; 2. sirva al debate público, y 3. ayude a la toma de decisiones políticas.

El programa de la OCDE define un indicador social como una medida estadística directa que permite observar la dimensión y la variación en el tiempo de una preocupación social fundamental (2). Los indicadores sociales, dice la OCDE, «constituyen un medio esencial, pero no exclusivo, de trazar una imagen de la sociedad»; una imagen que debe perfeccionarse con la ayuda de otros datos y con análisis específicos. El fin de los indicadores sociales es «presentar una selección de datos sobre el bienestar social que puedan modificarse por medidas de política social y por acciones emprendidas por la colectividad. Los datos deben servir para observar la evolución del bienestar social en las sociedades» (3).

Puesto que la mayor parte de los individuos dedican al trabajo gran parte de sus horas de vida consciente, la calidad de la vida laboral entra dentro de lo que se considera una preocupación social (4). Según la OCDE, los indicadores que configuran la preocupación social denominada 'Calidad de la vida laboral', son: a) Jornada

laboral media; b) Tiempo de desplazamiento; c) Vacaciones anuales pagadas; d) Horario atípico; e) Distribución de los salarios; f) Accidentes de trabajo mortales, y g) Penosidad en el lugar de trabajo (5).

Pese a sus limitaciones —que no vamos a analizar en estos momentos—, la lista de indicadores sociales propuesta por la OCDE tiene la utilidad 'práctica' de ser un instrumento 'legitimado' para medir y comparar. Esto, cuando menos, permite evaluar la efectividad de la acción social —ya sea colectiva o política— para mejorar el bienestar individual. Los indicadores sociales pueden ser útiles para aproximarnos al grado de bienestar social de los trabajadores del sector pesquero si lo comparamos con el conjunto de la población empleada en España (6).

### 1. Jornada laboral media

Uno de los indicadores de la calidad de la vida laboral es la jornada laboral media, que se refiere al «número de horas efectivamente trabajadas por semana y trabajador» (7).

Según los datos obtenidos en la encuesta sobre condiciones de trabajo y accidentes laborales en el sector pesquero de la provincia de Huelva (1980), la media de horas trabajadas a la semana por persona era de 86,5. Si comparamos este dato con la media de horas trabajadas a la semana por persona en el conjunto de la población masculina empleada en España, resulta que la jornada laboral en la pesca era un 90 % más larga que en el conjunto de los sectores productivos de tierra adentro (ver cuadro núm. 1).

## CUADRO 1

MEDIA DE HORAS TRABAJADAS A LA SEMANA POR LA POBLACION MASCULINA SEGUN LOS SECTORES							
Número de horas trabajadas	Sectores						
	Agricultura	Industria	Construcción	Servicios	Pesca	Marina mercante	Todos los servicios
	44,7	42,6	42,7	45	86,5	62	44,6

Fuentes: Instituto Nacional de Estadística. Población activa. Encuesta: abril, mayo, junio, 1980. INE, Madrid, 1983, pág. 81.  
 Estudio sociológico sobre las condiciones de trabajo en la marina mercante, SLMM, Madrid, 1980, pág. 39.  
 Estudio sobre las condiciones de trabajo y los accidentes laborales en el sector pesquero de la provincia de Huelva. Elaboración propia.

El número de horas trabajadas por semana en la actividad pesquera revela que nos encontramos ante un hecho significativo. Un 63 % de los pescadores trabaja más de 77 horas por semana, un 35 % trabaja entre 57 y 77 horas, y sólo un 2 % tiene una jornada laboral inferior a las 57 horas semanales (8). Cabría pensar que los datos han quedado anticuados y que ya no se ajustan

tan a la realidad actual. Sin embargo, el estudio realizado por María Luisa Blanco Roca en 1984 indica que la situación no ha variado. La media de horas semanales de trabajo para el colectivo de pescadores de altura del Banco Canario-Sahariano puede cifrarse en 98 horas semanales (ver cuadro núm. 2) (9).

## CUADRO 2

COMPARACION DE LOS DATOS OBTENIDOS SOBRE EL NUMERO MEDIO DE HORAS TRABAJADAS POR PERSONA Y SEMANA EN LAS ENCUESTAS REALIZADAS EN EL SECTOR PESQUERO ONUBENSE (1980) Y EN EL BANCO CANARIO-SAHARIANO (1980 Y 1984) (en porcentajes)			
Número de horas trabajadas a la semana	Pesca industrial (Huelva, 1980)	Banco canario-sahariano	
		1980	1984
Hasta 56	-	16,6	7
De 57 a 70	9,5	11,9	7
De 71 a 84	23	15,6	14,8
De 85 a 98	17	12,4	11,7
Más de 98	46,5	43,4	59,4
No sabe	4	-	-

Fuentes: Estudio empírico del cambio en los pescadores de altura del banco canario-sahariano. Estudio sobre las condiciones de trabajo y los accidentes laborales en el sector pesquero de la provincia de Huelva. Elaboración propia.

La desproporción de la jornada laboral en la pesca se hace aún más evidente al compararla con el número de horas que se trabajan en los buques mercantes, actividad de características más parecidas a la pesca que los sectores de tierra. La jornada laboral en la pesca es casi un 40 % más larga que en la marina mercante (ver cuadro núm. 1). En los buques mercantes se trabaja, por término medio, 62 horas a la semana, lo cual marca diferencias apreciables entre esta actividad y el resto de los sectores de tierra. Pero también son significativas las diferencias entre la marina mercante y la pesca. En

los barcos mercantes hay un 37 % de tripulantes que trabajan más de 64 horas semanales; en la pesca, el 94 % de los tripulantes trabaja más de 64 horas semanales (ver cuadro núm. 3).

### 2. Horario atípico

Otro indicador de la calidad de la vida laboral es el horario atípico. En los barcos más pequeños, el tiempo atmosférico regula la jornada de trabajo. Un informante de la flota artesanal describía así la irregularidad del

CUADRO 3

COMPARACION ENTRE LAS HORAS TRABAJADAS A LA SEMANA EN LA MARINA MERCANTE Y EN LA PESCA (en porcentajes)		
Número de horas trabajadas a la semana	Marina mercante	Sector pesquero
De 40 a 63 .....	63	6
De 64 a 84 .....	28	46
Más de 84 .....	9	48
TOTAL .....	100	100
Número de casos .....	(155)	(373)

Fuentes: Estudio sociológico sobre los accidentes de trabajo en la Marina Mercante, SLMM, 1980, pág. 39. Estudio sobre las condiciones de trabajo y los accidentes laborales en el sector pesquero de la provincia de Huelva. Elaboración propia.

trabajo en la pesca: «Nosotros nos dedicamos todo el año al trasmallo. En el barco vamos tres hombres. No tenemos hora fija para salir a pescar. Lo mismo salimos a las tres de la mañana que a las seis o siete de la mañana. Salimos a la mar y calamos el arte. Unas veces nos quedamos y otras volvemos a tierra dejando el arte calado. Eso depende de los tiempos. Si hay buen tiempo, nos venimos a tierra; y si hay mal tiempo, nos tenemos que quedar allí para vigilar el arte (...). Entre unas cosas y otras, seguro que trabajamos doce o trece horas diarias (...). Hay veces que calamos el arte dos veces: lo calamos a las dos del día; lo elevamos a las seis de la tarde y lo traemos para tierra. Otras veces lo calamos a las dos de la madrugada y lo elevamos a las nueve o diez de la mañana».

El tamaño de las embarcaciones determina un cierto grado de irregularidad en la actividad por la dependencia del estado de la mar. Otro informante de la flota artesanal señalaba: «Cuando hay malos tiempos, no podemos salir a la mar. Tampoco podemos salir con la bajamar porque no tenemos agua en la barra. Tenemos que entrar y salir con la marea». La irregularidad en el trabajo hace que, si se puede, se salga a la mar todos los días de la semana. «Nosotros no sabemos si es sábado o domingo —decía un informante de la flota artesanal—. Trabajamos todos los días.» Un ejemplo del horario atípico en la flota de litoral lo tenemos en el siguiente testimonio de un informante: «El barco donde trabajamos tiene 48 toneladas. Estamos entre siete y ocho días en la mar. En el verano nos dedicamos al marisco; y en el invierno, al pescado (...). Cuando nos dedicamos al pescado, se hacen dos viradas por día y tres por noche. El arte lo largamos a las seis de la tarde, y a las diez lo viramos. Lo volvemos a echar a las once de la noche, más o menos, y lo recogemos a las cuatro de la mañana: lo volvemos a echar al agua, y lo recogemos cuando sale el sol, a las siete y media u ocho de la mañana; se vuelve a echar y continuamos pescando unas cuatro o cinco horas».

Los barcos de menor tonelaje de la flota de litoral también tienen limitada su actividad por el tiempo atmosférico. Según un informante de la flota de litoral: «Si estamos cerca de casa y vemos venir el mal tiempo, entonces nos venimos para casa. En el puerto más cercano que tengamos, allí entramos, aunque siempre pro-

curamos dormir en casa. Hemos llegado a perder un par de meses de trabajo al año por el mal tiempo».

En los barcos de altura y gran altura la discontinuidad en el trabajo se suma a la larga duración de la jornada. Un tripulante de la flota de altura describía así el proceso cotidiano de trabajo: «El sistema de pesca que tienen los barcos de altura de Huelva es el de arrastre por popa. Normalmente, los lances son de cuatro horas; o sea, que desde que se tira el arte hasta que se vuelve a recoger pasan unas cuatro horas, aproximadamente. Y desde que se llama a la gente para la virada hasta que pueden volverse al catre, pueden pasar unas dos horas. Así que los marineros tienen dos horas de trabajo y dos de descanso. Sin embargo, hay ocasiones en que los lances se hacen más largos por las noches, como de seis horas, y así pueden descansar un poco más. Otras veces hay que mover el barco porque no conviene el sitio donde se está calando, y entonces se navega hacia otra parte, y la gente descansa ese tiempo. Otras veces sólo se tiene tiempo de descansar una hora nada más. En fin, en general, en los barcos de altura se larga y se recoge cada cuatro horas el aparejo; de noche, algunos lances se hacen de seis horas para que la gente pueda descansar cuatro o cinco horas seguidas».

En la flota de gran altura —como en la de altura— el tiempo de descanso depende de las necesidades de la pesca. Un tripulante de esta flota resumía así el proceso de trabajo: «A las seis de la mañana calamos el tangón y lo viramos a las nueve. Este es el lance más largo porque es el que menos basura coge. Pero desde las seis de la mañana hasta las ocho de la tarde que empezamos con el clásico, no tenemos tiempo para descansar. Después de las ocho de la noche tenemos que seguir trabajando porque entre la recogida de aparejos, la estiba, el marisco, etc., no podemos parar. Total, que hasta las once o doce de la noche no se duerme. Y a las dos o tres de la madrugada hay que levantarse para la maniobra de meter el arte clásico a bordo. Hay veces que, cuando la gente está muy cansada, nos quedamos fuera. Cuando esto sucede, sólo se echan tres lances en veinticuatro horas. Cada lance dura siete horas, y entonces podemos descansar. Pero fuera se coge mucho menos y hay que volver a la gamba. Cuando se va a la gamba y al listado, lo normal es que se duerman



dos o tres horas al día. Aguantamos así los cuarenta días que estamos en la mar, hasta que el barco va a puerto. Muchas veces la gente se da con la cabeza en la mesa mientras está comiendo; se caen de sueño. El que la gente pueda descansar queda a merced del patrón».

### 3. Penosidad en el lugar de trabajo

Otro indicador de la calidad de la vida laboral es la penosidad en el lugar de trabajo. La dureza del trabajo en las embarcaciones de la flota artesanal que se dedican al berberecho y la coquina queda reflejada en los testimonios de dos informantes de Canela (Huelva) que describen el proceso de trabajo. «El arte del berberecho —decía uno de los informantes— es un rastro que se ata a la cintura mediante un cincho. Hay que tirarse al agua. El rastro va clavado en la arena, y el hombre que lo está

trabajando tira de él hacia atrás, entonces va entrando el producto del trabajo en la bolsa que lleva. El hombre que tira del rastro está en el agua, y el agua le puede llegar a la cintura, a media pierna o al pecho. Se tira del rastro como si se tirara de un carro, pero andando hacia atrás, como el cangrejo. Se hace así porque el rastro lleva un palo largo que se sujeta con las dos manos y va clavado en el fondo. El hombre va retrocediendo, y por eso entra el producto del mar. Cada hombre tira de su rastro, y lo que coja es para él. Aproximadamente, estamos arrastrando en el agua unas tres horas seguidas. Luego, cuando la marea nos echa, hay que venirse. El sistema para la coquina es exactamente igual.» Sobre el arte de la coquina otro informante señaló: «El trabajo de la coquina es muy duro. Aquí, en Canela, hay señores que han ido a meterse al agua hasta el pecho los días en que la temperatura llega a cero grados. Y esos hombres están con esa temperatura cinco o seis horas metidos en el agua y cuando salen no saben si tienen manos o tienen pies. Cuando se está a la coquina no se puede llevar ninguna protección porque no se podría trabajar. Hay que hacer ese trabajo prácticamente desnudo, descalzo, con un bañador y un chaquetón de agua. Y si te pones algo más no puedes pescar. No te puedes poner botas porque son muy pesadas. Cuando hace frío se pasa mal en el agua, pero al salir es peor por la quemazón. La quemazón es cuando hace mucho frío, que se tira el viento hacia el Noroeste o al Levante, y viene ese aire congelado y le da a uno en las manos. Cuando se está a la coquina, lo peor es salir».

### 4. La siniestralidad laboral

Si todo estudio sobre las condiciones de trabajo lleva, necesariamente, a conocer sus efectos sobre el que trabaja, entonces la siniestralidad laboral es el mejor indicador de los efectos de las condiciones de trabajo sobre la salud (10). En el programa de elaboración de indicadores sociales de la OCDE se consideró que las condiciones de trabajo eran uno de los elementos objetivos de la calidad de la vida laboral. La diversidad de las condiciones de trabajo hace difícil aglutinarlas en un único indicador. No obstante, la OCDE creía posible la elaboración de un indicador que tuviera en cuenta las consecuencias extremas de condiciones de trabajo mediocres. Este indicador-síntesis de las condiciones de trabajo mediocres serían los accidentes. El programa de indicadores de la OCDE establecía tres subindicadores: 1. la tasa de accidentes mortales; 2. la tasa de accidentes que producen incapacidad permanente, y 3. la tasa de accidentes que producen incapacidad temporal (11).

Para simplificar la exposición, sólo me referiré a la siniestralidad mortal. Pues bien, una de las características que hacen más significativo el sector pesquero es su elevada tasa de mortalidad por accidentes de trabajo. Así lo indican las tasas de siniestralidad mortal en el centro de trabajo (12) (ver cuadro núm. 4).

Durante el período 1976-1982 se han producido en la mar 12 veces más accidentes mortales que en el sector de servicios; siete veces más víctimas que en el sector industrial, y tres veces más accidentes mortales que en el sector de la construcción, sector considerado habitualmente como paradigma de la siniestralidad laboral.

**CUADRO 4**

<b>TASAS MEDIAS ANUALES DE ACCIDENTES MORTALES (*) PRODUCIDAS ENTRE LA POBLACION EMPLEADA EN ESPAÑA, SEGUN LOS SECTORES. PERIODO: 1976-1982</b>	
<b>Sectores</b>	<b>Tasa media anual</b>
Pesca .....	0,084
Construcción .....	0,027
Industria .....	0,012
Servicios .....	0,007
<b>Total nacional .....</b>	<b>0,011</b>

(\*) *Accidentes mortales en el centro de trabajo. Incluye las víctimas por enfermedades profesionales. No incluye los accidentes in itinere.*  
 Fuentes: *Investigación sobre los expedientes de accidentados (ISM), Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo, Dirección General de Pesca, SSHST y Encuesta de Población Activa.*  
 Elaboración propia.

**5. Limitación de los indicadores sociales**

Un indicador social es un instrumento de medida que tiene sus limitaciones. El informe de la OCDE reconoce expresamente estas limitaciones cuando dice: «Un indicador social puede revelar la existencia de un problema social, pero no precisar detalladamente su naturaleza». Un indicador, por sí mismo, «no aporta un conocimiento del problema lo bastante amplio para elaborar a partir de él una política, pero sí permite tomar conciencia de un campo en el que sería razonable proceder a una investigación más intensa» (13). Esta limitación, este vacío que envuelve al indicador social, permite su utilización arbitraria y partidista. Por ejemplo, con las estadísticas de accidentes se ha hecho y se hace mucha demagogia. Se las utiliza bien como arma arrojada con la que se pretende herir a difusos responsables, o para ocultar una realidad dramática. Pero las estadísticas no son más que un instrumento de la investigación: importante, sí, pero auxiliar. Los datos no hablan por sí mismos. Las estadísticas sólo cobran significación cuando las incorporamos, como ilustración o como prueba, a la interpretación o teoría de un fenómeno. Claro que no siempre se es consciente de cuál es la teoría. Y esto es, precisamente, lo que diferencia la charlatanería de la investigación rigurosa, aunque también los investigadores estén sujetos a los riesgos del error.

**6. Los accidentes de trabajo como fenómeno social**

Intentaré ofrecer una interpretación de los accidentes de trabajo a partir de un enfoque sociológico; esto es, considerando los accidentes de trabajo como un fenómeno social. Durante el periodo 1976-1982, la media anual de accidentes mortales en el centro de trabajo fue de 11 por cada 100.000 trabajadores empleados en España. Pero la siniestralidad laboral mortal se distribuye de forma desigual entre los trabajadores de los diferentes sectores. Anualmente, por cada 100.000 trabajadores murieron: 27 en el sector de la construcción; 12 en el sector industrial; siete en el sector de servicios, y 84 en el sector pesquero.

Algunos autores sostienen una interpretación individualista de los accidentes, desplazando la responsabilidad hacia el individuo: «Lo que la realidad nos muestra en la práctica –dice un representante de esta concepción– es que los individuos con menor educación y menor aptitud intelectual son los que realizan los trabajos más peligrosos. Cabe, pues, esperar que sean los que se accidenten, lo cual no significa que sean los más tontos, sino los que realizan los trabajos más difíciles y peligrosos, que suelen, a nuestro pesar, ser los más tontos» (sic) (14). No merecería la pena haberse detenido en la referencia a una interpretación tan burda y grosera si no fuera por su amplia difusión e influencia. Como ejemplo se puede mencionar uno de los planteamientos que se hacían para mejorar la salud de los trabajadores en el Acuerdo Económico y Social (suscrito por UGT, CEOE y CEPYME en 1984); según este acuerdo, había que motivar «el desarrollo de actitudes favorables a la evitación de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales».

A la interpretación individualista de la siniestralidad puede oponerse cierta evidencia que muestra la relación existente entre la desigualdad en el riesgo de accidentarse y la posición social. Si para el conjunto de la so-



ciudad el «riesgo de morir y de enfermar es distinto para cada clase», produciéndose una clara «desigualdad en la expectativa de vida y en las tasas específicas de mortalidad» (15), también las lesiones causadas en el centro de trabajo siguen una distribución que incide desigualmente entre los trabajadores. La siniestralidad golpea con mayor intensidad en aquellos sectores en los que se emplean las capas de población menos cualificadas cultural y profesionalmente (como la pesca, la construcción, las minas, etc.), y en las que el trabajo está peor retribuido a pesar del riesgo laboral.

Las diferencias entre las tasas de siniestralidad mortal en los sectores de la industria, la construcción, el sector servicios, la marina mercante y la pesca parecen indicar una asociación entre siniestralidad y naturaleza de la actividad laboral. La marina mercante, en primer lugar, y la pesca en segundo, serían las actividades más peligrosas, seguidas por la construcción, la industria y el sector servicios. Esta aparente asociación entre siniestros laborales y naturaleza de la actividad ha llevado a «la institucionalización normativa del riesgo para la salud del trabajador», como dato y consecuencia inevitables (16). Así, un insigne jurista dirá: «Hay trabajos de suyo insalubres y trabajos de suyo peligrosos, y quizá todo trabajo, como toda actividad humana, lo es en medida mayor o menor» (17). Según este planteamiento, la naturaleza de la actividad laboral, además de ser estática e inmutable, es independiente de la naturaleza de las relaciones sociales y técnicas de producción.

## 7. Análisis de la siniestralidad laboral en el sector pesquero

No obstante, el análisis de la siniestralidad en el sector pesquero presenta una cierta evidencia que pone en cuestión la explicación de los siniestros en función de la naturaleza de la actividad laboral. Según este análisis, en una misma rama de actividad se advierten diferencias significativas en las tasas de siniestralidad, diferencias que están relacionadas, entre otros factores, con las condiciones de trabajo y la productividad. Entre las gentes del mar se dan modos de vida y trabajo muy diferentes. Ordenar estas diferencias es un primer paso para establecer comparaciones. Una clasificación am-

pliamente aceptada en la literatura sobre el sector pesquero, e incluso de uso común en las estadísticas que se publican oficialmente, es la que considera cuatro tipos de flota: artesanal (buques de hasta 20 TRB), litoral (de 20 a 100 TRB), altura (de 100 a 250 TRB) y gran altura (más de 250 TRB). Pues bien, siguiendo esta clasificación, puede decirse que la distribución de la mortalidad producida por accidentes laborales en el sector pesquero no es homogénea (ver cuadro núm. 5). Entre los diferentes tipos de flota se aprecian diferencias muy importantes, especialmente entre los barcos de menos de 100 TRB (flota artesanal y litoral) y los que superan ese tonelaje (altura y gran altura) (18).

Es evidente que a medida que aumenta el grado de mecanización de las embarcaciones se hace mayor la tasa de siniestralidad mortal; es decir, que la tasa de siniestralidad mortal crece a medida que aumenta la relación potencia/tripulante y toneladas/tripulante. También la productividad está relacionada con el grado de mecanización de las embarcaciones. El valor medio de la pesca desembarcada por buque crece con el tamaño de la embarcación. Por tanto, también puede establecerse una relación entre accidentes y productividad. Ahora bien, las diferencias en la productividad no se explican exclusivamente por el grado de mecanización, porque el número de horas trabajadas no se distribuye por igual entre los diferentes tipos de flota. La media de horas trabajadas a la semana en las embarcaciones de más de 100 TRB (flotas de altura y gran altura) es de 93,5; mientras que en las embarcaciones menores de 100 TRB (flotas de litoral y artesanal) la media es de 80,5 (ver cuadro núm. 6). En las flotas de altura y gran altura se trabaja el doble de horas que en el resto de los sectores de tierra adentro (42,6 en la industria, 42,7 en la construcción y 45 en el sector de servicios).

La organización del trabajo a bordo de los buques de las flotas de altura y gran altura —que es donde se producen las tasas de mortalidad más elevadas— se articula en torno a un principio fundamental: pescar el máximo en el menor tiempo posible. En los barcos de altura, donde se da el sistema de retribución «a la parte», la acción de los tripulantes tiende a reforzar el principio fundamental: trabajar a destajo. Pero también en la flota de gran altura se impone el principio de máximo rendimiento, a pesar de que el sistema de retribución en esta flota es por salario fijo y prima de pesca. Y es que los

CUADRO 5

TASAS MEDIAS ANUALES DE ACCIDENTES MORTALES (*) PRODUCIDOS EN EL SECTOR PESQUERO SEGUN EL TIPO DE FLOTA. PERIODO: 1976-1982	
Tipo de flota	Tasa media anual
Artesanal .....	0,031
Litoral .....	0,051
Altura .....	0,162
Gran altura .....	0,181

(\*) Accidentes mortales en el centro de trabajo. Incluye las víctimas por enfermedades profesionales. No incluye los accidentes *in itinere*.  
Fuentes: Investigación sobre los expedientes de accidentados (ISM), Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo y Dirección General de Pesca.  
Elaboración propia.

mandos -patrones y jefes de máquinas- llevan un porcentaje sobre el valor final de la pesca. Un marinero señalaba: «La economía del armador es lo máximo para el patrón». En la pesca de gran altura se dan las condiciones para que la legislación laboral sobre la jornada de trabajo se convierta en papel mojado. Según un informante: «En los barcos no se cumple eso de que no se puede trabajar más de doce horas seguidas, y de que es obligatorio descansar seis horas sin interrupción. No se cumple en ningún barco». La legislación sólo parece cumplirse cuando no hay pesca: «La reglamenta-

ción sobre horas de trabajo y descanso no se cumple -dice otro informante-. Ahora que si hay poco marisco, pues en vez de seis horas puede que se descansen ocho y hasta doce. Se descansa porque no hay marisco, pero la ley no se cumple». El sistema de retribución «a la parte» no es, como se supone habitualmente, la causa fundamental de los accidentes. De hecho, las tasas de siniestralidad mortal que se producen como consecuencia de la actividad laboral cotidiana a bordo son más altas en los buques en los que el sistema de retribución es a salario fijo (ver cuadro núm. 7).

**CUADRO 6**

COMPARACION ENTRE LA JORNADA LABORAL MEDIA POR PERSONA Y SEMANA EN LA PESCA INDUSTRIAL Y EN LA PESCA PREINDUSTRIAL		
Número de horas trabajadas a la semana	Pesca industrial	Pesca preindustrial
	93,5	80,5

Fuentes: Estudio sobre las condiciones de trabajo y los accidentes laborales en el sector pesquero de la provincia de Huelva.  
Elaboración propia.

No es el salario «a la parte» lo que genera el riesgo. Lo que genera situaciones potenciales de accidente es el trabajo a destajo, el excesivo número de horas de trabajo, los ritmos intensos y la ruptura permanente de los escasos tiempos de descanso. Y estos factores también aparecen cuando el sistema de retribución es a salario fijo.

Un dato revelador del escaso interés que se presta a la seguridad en el sector pesquero es el pequeño porcentaje de tripulantes que han recibido formación en seguridad: un 90 % de los trabajadores del sector pesquero declara que no recibió ningún tipo de formación en seguridad antes de embarcar por primera vez. El reducido porcentaje que afirma tener esta formación la

identifica con la que recibió durante el curso de competencia marinera. Un informante declaraba: «Yo hice el curso de competencia marinera, que sirve para saber hacer nudos, dónde esta la popa, y esas cosas... Pero eso no es nada; porque un chaval que se examina y aprueba ese examen, va al barco y no sabe nada de nada». Al trabajador de la pesca no se le forma en materia de seguridad ni antes de embarcar ni después. Sólo un 10,5 % de los pescadores reconoció haber recibido algún tipo de formación en seguridad a lo largo de su vida laboral en la pesca. Un engrasador de gran altura precisaba el lugar que ocupa la seguridad en la pesca: «Nada. A nosotros de cursos nada. Aquí, en la pesca, nada más que hay que trabajar».

**CUADRO 7**

TASAS MEDIAS ANUALES DE ACCIDENTES MORTALES (*) PRODUCIDOS EN LA ACTIVIDAD PESQUERA INDUSTRIAL SEGUN EL TIPO DE ACCIDENTE Y EL TIPO DE FLOTA. PERIODO: 1976-1982		
Tipo de accidente	Tipo de flota	
	Altura	Gran altura
Accidentes producidos durante la actividad laboral cotidiana	0,131	0,133
Accidentes marítimos	0,031	0,048

(\*) Accidentes mortales en el centro de trabajo. Incluye las víctimas por enfermedades profesionales. No incluye los accidentes in itinere.  
Fuentes: Investigación sobre los expedientes de accidentados (ISM), Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo y Dirección General de Pesca.  
Elaboración propia.

Tampoco parece haber tiempo en la pesca para realizar ejercicios de emergencia. «Aquí no se hacen nunca ejercicios de emergencia. Lo que se hace es mucho ejercicio de trabajar» –decía un informante–. Un 94 % de los pescadores consultados no ha realizado nunca ejercicios de emergencia a bordo. Sólo los que han asistido a las pruebas oficiales de un barco recién construido se han visto en ese trance. «¿Ejercicios de emergencia? ¿Nosotros? –preguntaba perplejo un marinero–. Nosotros no. ¡Claro que no! Nunca. He estado en cinco congeladores y en ninguno se hacían ejercicios de emergencia. Eso se hacía cuando el barco iba a hacer las pruebas, o sea, cuando la Comandancia obligaba.» Otro informante confirmaba lo anterior: «Yo en la mar no he hecho nunca ejercicios contra incendios. En tierra sí, cuando el barco era nuevo vino el Comandante militar de Marina y los hicimos en el muelle. Solamente una vez y porque el barco era nuevo e íbamos a salir a la mar». Un marinero narraba una situación chusca: «En estos barcos no se hacen ejercicios de emergencia. Sólo cuando el barco es nuevo viene el Comandante de Marina y hacen una pantomima. A mí me preguntaron una vez lo que haría si salía el barco ardiendo, y contesté que salvarme. Me dijeron que tenía que coger los viveres y meterlos en la balsa. Eso es lo que me preguntó el Comandante de Marina cuando salió de nuevo el pesquero Guadiana. Me dijo: "¿Qué haría usted?". Yo contesté que si el barco estaba ardiendo por la popa me iría hacia la proa. Y él me dijo: "No, su deber es coger los viveres". ¡Qué cosas se les ocurren! Lo primero que tendría que hacer es salvarme yo». Aparte de estas «pantomimas», todos coinciden en que los ejercicios no son una práctica habitual a bordo. ¿Por qué no se hacen ejercicios de emergencia en la pesca?: «Porque hay muy poco tiempo para todo. Se va a pescar y se acabó» –contestaba un informante–. Los patrones, conscientes de su responsabilidad, justifican su incapacidad para hacer cumplir los reglamentos de seguridad. Un patrón comentaba: «En ocho años que he estado en congeladores puedo decir que nunca hemos hecho ejercicios de emergencia. Es que no sé ni el color que tienen las balsas. En eso los patrones tenemos las manos amarradas. Porque nosotros nos consideramos un trabajador más, tenemos casa y familia y no tenemos más remedio que trabajar. Entonces, si uno de nosotros quiere arreglar esto va a la calle de cabeza».

¿Qué actitud mantienen los tripulantes hacia la seguridad? «Yo creo –decía un marinero– que aquí se está hundiendo un barco y ni los patrones ni los marineros sabemos tirar una balsa al agua. También hay que decir que los marineros serían los primeros en negarse a perder un par de horas haciendo ejercicios de emergencia, habiendo trabajo, o estando, como está, la gente cansada». En los barcos de altura, donde se da el sistema de retribución «a la parte», los tripulantes justifican la inhibición de los patrones. Un patrón comentaba: «Si digo que voy a cumplir la ley, y que cada quince o veinte días se van a hacer ejercicios de emergencia, los marineros dirían que estaba loco, que para una hora de descanso que tienen no van a ponerse a hacer ejercicios». Las opiniones de los marineros confirman que productividad y seguridad no son compatibles: «Yo pensaría que el patrón estaba loco si nos dice que hay que hacer ejercicios; si estamos trabajando veinticuatro horas van a venir diciendo nada». Prolongadas jornadas de trabajo

unidas a ritmos intensos generan actitudes poco positivas hacia los ejercicios de seguridad. Un marinero señalaba: «Si después de trabajar tengo un rato para descansar no haría ejercicio ninguno. Eso por supuesto. Aunque se fuera el barco al fondo».

Una última observación. La tasa de accidentes mortales en el centro de trabajo de las flotas de litoral y artesanal supera a las tasas de sectores como la industria e incluso la construcción (ver cuadros núms. 4 y 5). Y es que las condiciones de vida y trabajo en estas flotas no permiten caer en la tentación de idealizar una forma de actividad que está muy por debajo de los mínimos existentes en la mayoría de las actividades de tierra adentro. En estas flotas no hay vacaciones. «Nosotros no tenemos ni sábados ni domingos. Trabajamos siempre» –decía un informante–. Y, en muchas ocasiones, el salario no alcanza: «Yo he tenido meses –comentaba otro informante– de llegar a casa avergonzado, con los bolsillos vacíos. Por eso digo que la vida marinera es muy triste. Triste por todo. Estás asustado, los accidentes, en fin... Muchos líos y después mucho frío. Siempre "ensopado", estás todo el día calado y así vienen las enfermedades...».

## CONCLUSIONES

Desde algunas instituciones los accidentes se han presentado como «el tributo de la actividad laboral»; como la consecuencia –casi inevitable– del binomio trabajo-riesgo, que se produce «en cualquier circunstancia y situación del mundo del trabajo» (19). Ahora bien, ¿qué es el riesgo? El único indicador cuantificable que mide el riesgo laboral son los siniestros producidos por o a consecuencia del trabajo; dicho de otra forma, accidentes y enfermedades profesionales son la materialización del riesgo laboral. Pero hemos visto que los valores que toman las tasas de siniestralidad en un mismo sector, como la pesca, varían siguiendo unas pautas que se ajustan a tres factores: tamaño de la embarcación, condiciones de trabajo y productividad. Las tasas de siniestralidad en la pesca muestran una cierta correspondencia entre accidentes y productividad, ya que a mayor tamaño del buque más productividad y más accidentes. Ahora bien, la obtención de una mayor productividad exige determinadas condiciones de trabajo, y no puede olvidarse que «el exceso de horas de trabajo, y el afán de trabajarlas al máximo nivel de productividad es una constante en el sector pesquero» (20).

Los accidentes no son el simple efecto de la relación hombre-máquina. Los accidentes parecen ser la expresión final de un riesgo producido por unas condiciones de trabajo concretas. El riesgo de accidente puede definirse como la situación potencial de peligro que se origina en o como consecuencia del trabajo. Los siniestros laborales tienen su origen en las condiciones peligrosas de una actividad laboral concreta. Detrás del entramado de datos estadísticos y de los testimonios de trabajadores se advierte la lógica de un proceso. Un proceso cuyo móvil esencial es la obtención del máximo rendimiento productivo. «Lo que ocurre en el lugar de trabajo no puede separarse de lo que ocurre en el resto de la sociedad» (21). Por tanto, una explicación global de los accidentes no puede quedarse en los problemas que se



derivan de la adaptación del hombre a la máquina sin tener en cuenta el marco donde se produce la adaptación. Los accidentes no pueden aislarse del contexto social, económico, jurídico y laboral donde se producen. En este sentido, los accidentes son un fenómeno social. «Los riesgos ocupacionales no son ajenos al funcionamiento de la sociedad; por consiguiente, la propuesta de soluciones depende más de la correlación de las fuerzas políticas y sociales, y de la capacidad reivindicativa sindical, que de meras cuestiones técnicas» (22).

## NOTAS

(\*) Este trabajo se ha elaborado a partir de una ponencia que, con el mismo título, se leyó en las primeras jornadas andaluzas sobre prevención de riesgos profesionales celebradas en Huelva, del 4 al 6 de mayo de 1988.

- (1) OCDE. Indicadores sociales. Lista OCDE. Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1985.
- (2) OCDE. Medida del bienestar social. Madrid, INE, 1981, pág. 24.
- (3) *Ibid.*, pág. 24.
- (4) OCDE. Medida del bienestar social, op. cit., pág. 119.
- (5) OCDE. Indicadores sociales. Lista OCDE, op. cit., pág. 26.
- (6) «Dado que los indicadores sociales están pensados no sólo para proporcionar una visión de conjunto del bienestar, sino también de su distribución entre los diferentes grupos de población, suele ser deseable obtenerlos por medio de encuestas sobre temas múltiples.» *Ibid.*, pág. 29.
- (7) *Ibid.*, pág. 57.
- (8) José Manuel Montero Llerandi. Proceso de industrialización y condiciones de trabajo: El sector pesquero onubense. Sevilla, Junta de Andalucía, 1985, pág. 93.
- (9) María Luisa Blanco Roca «Estudio empírico del cambio en los pescadores de altura del Banco Canario-Sahariano». Memoria de Licenciatura. Universidad de la Laguna, Las Palmas, 1986, pág. 368.
- (10) J. J. Castillo y C. Prieto resumen este planteamiento: «Las condiciones de trabajo han de ser analizadas desde el punto de vista de su incidencia en la salud de los trabajadores, entendiendo la salud en el sentido más

amplio del término: "mantenimiento del equilibrio físico del individuo y posibilidad de desarrollo de sus aptitudes". Este planteamiento se levanta contra una concepción tradicional de las condiciones de trabajo y de la salud limitada y productivista». Véase: J. J. Castillo y C. Prieto. Condiciones de trabajo. Un enfoque renovador de la sociología del trabajo. Madrid, C. I. S., 1983, pág. 200.

- (11) OCDE. Medida del bienestar social, op. cit., págs. 119-121.
- (12) Tasa de siniestralidad mortal en el centro de trabajo = Número de accidentes en el centro de trabajo / número de trabajadores empleados  $\times 100$ .
- (13) OCDE. Indicadores sociales. Lista OCDE, op. cit., pág. 22.
- (14) F. Linaza Artiñano. Causas psicosociales del accidente de trabajo. Madrid, editado por el autor, 1978, pág. 84.
- (15) M. A. Durán. Desigualdad social y enfermedad. Madrid, Tecnos, 1983, págs. 132, 139, 180.
- (16) S. González Ortega. «La seguridad e higiene en el trabajo en la Constitución», Revista de Política Social, núm. 121, pág. 200.
- (17) M. Alonso Olea. Manual de Derecho del Trabajo. Facultad de Derecho, Madrid, 1980, pág. 137.
- (18) Uno de los problemas que plantea la investigación sobre la siniestralidad laboral en el sector pesquero es la deficiencia de sus estadísticas. Un ejemplo significativo: los datos sobre accidentes mortales que publicaba el Servicio Social de Higiene y Seguridad del Trabajo (SSHST) eran inferiores a los que se obtenían del Instituto Social de la Marina (ISM) y de las Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo. También deben mencionarse las diferencias que hay entre los datos que el ISM publica anualmente en sus Memorias y los que pudimos obtener a partir de una revisión directa de los expedientes de accidentados. Una de las razones de esta diferencia es que en las Memorias del ISM se incluyen las víctimas producidas entre el personal de tierra del sector pesquero. Otra razón es que en las Memorias no se publican los accidentes que se producen cada año, sino los accidentes que se registran; o sea, se contabilizan los accidentes cuyos expedientes se han resuelto durante el año considerado en la Memoria. Pero ocurre que muchos expedientes tardan varios años en concluirse. Así, de los 843 accidentes que se produjeron entre 1975 y 1982 en los asegurados en la Mutua de Accidentes del ISM, un 24,5 % se registró un año después y un 2,25 % entre dos y cinco años a partir del momento en que se produjo. Los datos que se manejan en este artículo proceden de una investigación directa de los expedientes de accidentados. En la recogida de datos, así como en su posterior tratamiento y elaboración, colaboró Enrique Rodríguez Alos.
- (19) Servicio Social de Higiene y Seguridad del Trabajo. Siniestralidad Laboral. Año 1979. Madrid, SSHST, 1980, pág. 3.
- (20) Congreso Nacional de Medicina, Higiene y Seguridad del Trabajo, VIII, X Mesa Redonda: Riesgos Profesionales del Sector Marítimo-Pesquero. Sesiones de Actualización, ponencias, mesas redondas. Madrid, SSHST, 1977, pág. 249.
- (21) Daniel M. Berman. Muerte en el trabajo. México, Siglo XXI, 1983, pág. 53.
- (22) *Ibid.*, pág. 9.