

COSTES HUMANOS DEL TRABAJO EN LA PESCA

Por
JOSE MANUEL MONTERO LLERANDI (*)

I. INTRODUCCION

EN el relativamente escaso número de publicaciones donde se trata de valorar el impacto social de los siniestros laborales, es habitual considerar exclusivamente el número de jornadas de trabajo perdidas o una estimación económica de las pérdidas generales que suponen los accidentes de trabajo (1). Pero esto no es más que un aspecto de la siniestralidad laboral. En 1965, Alfonso Carlos Comín citaba en uno de sus libros un informe de la O.I.T. en el que se decía: «En general, los accidentes de trabajo reducen en 1 a 2 por 100 la capacidad de trabajo total de un país, a lo que hay que añadir la suma de sufrimientos humanos, tanto físicos como morales, que no pueden expresarse en cifras pero que se deben tener en cuenta al proceder a un estudio de los accidentes de trabajo» (2). Este es, precisamente, el objetivo del trabajo que se presenta a continuación: establecer una aproximación descriptiva al coste humano que representan los accidentes laborales.

(*) Profesor titular interino. Departamento de Sociología de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. Universidad Complutense de Madrid.

(1) Véase, por ejemplo, Ruiz Iturregui, José María; *Conocimientos básicos de higiene y seguridad en el trabajo*. Bilbao, Ediciones Deusto, 1978. También puede consultarse: Castillo Pérez, J. J. del; «Efectos perniciosos de la inflación sobre los métodos de evaluación de los costes derivados de los accidentes de trabajo en la empresa. Procedimientos de corrección. Experiencia española». Servicio Social de Higiene y Seguridad del Trabajo, Madrid, 1980 (mecanografiado).

(2) Alfonso Carlos Comín, *España del Sur*, Madrid, Editorial Tecnos, 1965; págs. 263-264.

— Revista de Estudios Agro-Sociales. Núm. 134 (enero-marzo 1986).

Entre 1979 y 1983 se produjeron en España 8.033 accidentes de trabajo mortales (3), lo que viene a significar que anualmente por cada 100.000 personas ocupadas murieron 14 a causa del trabajo (4). En los cinco años que comprende el período 1979-1983 se produjeron en el conjunto de la población empleada en España un total de 17.333 accidentes que ocasionaron algún tipo de invalidez permanente en el trabajador (5). Esto supone que anualmente por cada 100.000 personas ocupadas 31 sufrieron una incapacidad física para su trabajo. Pero los siniestros laborales no se reparten por igual entre la población empleada. Considerando exclusivamente los accidentes mortales que se producen en el centro de trabajo (6), se observa que el índice de incidencia (7) es mayor en la *industria* que en el sector *agricultura*, y en este sector la incidencia de los siniestros mortales es mayor que en el sector de *servicios* (ver Cuadro n.º 1).

Cuadro n.º 1

INDICES DE INCIDENCIA DE LOS ACCIDENTES MORTALES QUE SE PRODUCEN EN EL CENTRO DE TRABAJO (*), SEGUN LOS SECTORES ECONOMICOS (‰/00). Período: 1979-1983

Sectores económicos	Años				
	1979	1980	1981	1982	1983
Agricultura (con pesca)	0,11	0,12	0,10	0,10	0,08
Industria (con construcción)	0,16	0,15	0,14	0,16	0,14
Servicios	0,07	0,07	0,06	0,06	0,06

(*). Incluye las enfermedades profesionales.

Fuentes: S.S.H.S.T. y Encuesta de población activa.
Elaboración propia.

(3) Incluye los accidentes en el centro de trabajo, las enfermedades profesionales y los accidentes *in itinere*.
(4) Fuentes: Servicio Social de Higiene y Seguridad del Trabajo (S.S.H.S.T.), *Siniestralidad Laboral*, Años: 1979, 1980, 1981, 1982, 1983. Instituto Nacional de Estadística (I.N.E.), *Encuesta de Población Activa*, Años: 1979, 1980, 1981, 1982, 1983.

(5) Incluye los accidentes en el centro de trabajo, las enfermedades profesionales y los accidentes *in itinere*.
Fuentes: S.S.H.S.T. y Encuesta de Población Activa.

(6) Incluye las enfermedades profesionales, pero no se consideran los accidentes *in itinere*.

(7) Índice de incidencia = $\frac{\text{Número de siniestros mortales en el centro de trabajo} \times 10^2}{\text{Número de trabajadores}}$

Ahora bien, la comparación efectuada entre los índices de incidencia de los accidentes mortales en los sectores de la *agricultura*, la *industria* y los *servicios* es puramente descriptiva, ya que estos tres grandes sectores tienen más carácter económico que laboral. En cada uno de estos sectores se encuentran ramas de actividad y actividades económicas (8) que presentan importantes diferencias en lo que a la siniestralidad se refiere. Considerando todas las actividades económicas que se engloban en los tres sectores económicos comparados, se observa que en la *pesca* se produce un índice de incidencia de accidentes mortales que sólo es superado por el *transporte marítimo*. Las *minas de carbón*, consideradas tradicionalmente como la actividad más peligrosa, tienen un índice de incidencia prácticamente idéntico al de la *pesca*: en el período 1979-1982 se produjeron anualmente por término medio 8,1 muertos por cada 10.000 trabajadores de las *minas* de carbón, y 8,2 muertos por cada 10.000 trabajadores empleados en la *pesca* (9). Durante este período (1979-1982) los trabajadores empleados en la *pesca*, que representan el 0,95 por 100 del total de la población ocupada en España, sufrieron el 7,5 por 100 del total de accidentes mortales (10). También los accidentes que ocasionan algún tipo de invalidez permanente tienen una incidencia significativa en la *pesca*. Entre 1975 y 1979 se produjeron anualmente por término medio 15 accidentes invalidantes por cada 10.000 trabajadores empleados en la *pesca*, mientras que en el conjunto de la población empleada en España se ocasionaron anualmente por término medio 3,4 accidentes invalidantes por cada 10.000 trabajadores empleados (11). Durante este período (1975-1979), los

(8) El Servicio Social de Higiene y Seguridad del Trabajo (S.S.H.S.T.) distingue en primer lugar, entre sectores económicos: industria, construcción, servicios y agricultura. Cada sector económico se subdivide en ramas de actividad. Así, por ejemplo, la agricultura tiene una sola rama de actividad que se denomina: agricultura, caza, silvicultura y pesca. La industria tiene cuatro ramas de actividad, que son: energía y agua, extracción y transformación de minerales no energéticos y productos derivados e industria química, industria transformadora de los metales y mecánica de precisión, y, finalmente, el resto de las industrias manufactureras. El sector construcción no se subdivide en ramas de actividad. Por último, en el sector servicios hay cuatro ramas de actividad: comercio, restaurante y hostelería y reparaciones; transportes y comunicaciones; instituciones financieras, seguros, servicios a empresas y alquileres; y, finalmente, otros servicios. Las ramas de actividad, a su vez, se subdividen en actividades económicas. Ver: Servicio Social de Higiene y Seguridad del Trabajo, *Siniestralidad laboral. Año 1979*. Madrid, S.S.H.S.T., 1980; págs. 10-11.

(9) Fuentes: S.S.H.S.T. y Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, *Boletín de Estadísticas Laborales*. Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, n.º 11 (noviembre, 1984); pág. 25.

(10) Fuentes: Investigación directa sobre los expedientes de accidentes mortales producidos en el colectivo de trabajadores de la pesca asegurados en el Instituto Social de la Marina (I.S.M.); Mutuas Patronales donde se encuentra asegurado el resto del colectivo de trabajadores empleados en la pesca; Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, *Anuario de Pesca Marítima*, Años: 1979, 1980, 1981, 1982, 1982; y S.S.H.S.T.

(11) Fuentes: I.N.E., *Anuario estadístico*. Año 1983 (Madrid, I.N.E., 1984); investigación directa sobre los expedientes de accidentes que produjeron algún tipo de invalidez permanente en el colectivo de trabajadores de la pesca asegurados en el Instituto Social de la Marina (I.S.M.); y Mutuas Patronales donde se encuentra asegurado el resto del colectivo de trabajadores empleados en la pesca.

trabajadores empleados en la *pesca* (el 0,95 por 100 del total de la población ocupada en España) padecieron el 4,2 por 100 del total de accidentes invalidantes (12).

Los datos estadísticos sobre la siniestralidad laboral en la *pesca* indican que ésta es una actividad donde los accidentes de trabajo son especialmente relevantes. De ahí la significación de esta actividad para estudiar las consecuencias que originan los accidentes en los trabajadores y en sus familias.

El alcance que tienen las muertes para las familias o la incapacidad física para los trabajadores que la sufren, son difíciles de medir o cuantificar. La tragedia que supone un accidente mortal o un accidente que origina invalidez permanente, rebasa con mucho lo puramente económico convirtiéndose en un grave problema: pérdida de rol en la familia, marginación, etc. Lo que se pretende en este trabajo es establecer una aproximación a las diferentes consecuencias que traen estos accidentes para los trabajadores y sus familias.

El colectivo que se ha analizado se refiere a los trabajadores empleados en buques pesqueros de la provincia de Huelva, *que tenían su residencia en esta provincia*, y sufrieron accidentes mortales o que les produjeron algún tipo de incapacidad permanente (13). Ahora bien, el número total de accidentes mortales o invalidantes producidos entre los pescadores de la flota onubense fue mucho más elevado. Un 46 por 100 de las víctimas y un 42 por 100 de los accidentes que han ocasionado invalidez permanente durante los años 1976 a 1978, *residían fuera de la provincia*

(12) Ver nota 11.

(13) La información recogida en este trabajo ha sido extraída de una investigación empírica sobre las condiciones de trabajo en el sector pesquero de la provincia de Huelva. Se realizó un total de 19 encuestas a familiares de víctimas por accidente de trabajo, cuyos expedientes fueron resueltos en los años 1977, 1978, 1979; asimismo, se hicieron 21 encuestas a trabajadores del mar que sufrieron un accidente a consecuencia del cual quedaron incapacitados para volver a trabajar en su profesión habitual, y cuyos expedientes se resolvieron en los años 1977, 1978 y 1979. La información sobre el nombre y dirección de los accidentados o de sus familiares la facilitó el Servicio de Prestaciones Económicas del I.S.M., y se refería exclusivamente a aquellos que tenían su domicilio en la provincia de Huelva. El cuestionario aplicado tenía un total de 20 preguntas. El trabajo de campo se realizó durante los meses de enero a mayo del año 1980. La recogida de datos se completó con una serie de entrevistas en profundidad y reuniones de grupo con pescadores que habían sufrido accidentes invalidantes. El número de encuestas realizadas se distribuyó por localidades del siguiente modo: Huelva capital, 10; Lepe, 9; Isla Cristina, 9; Ayamonte, 5; Punta Umbria, 4; Cartaya, 1; La Antilla, 1; Punta del Moral, 1.

Considerando el tipo de pesca las encuestas se distribuyeron del siguiente modo: 75 por 100 entre los tripulantes de la pesca industrial y el 25 por 100 restante entre trabajadores de la pesca pre-industrial. La pesca industrial incluye la flota de altura (buques de 100 a 250 Toneladas de Registro Bruto —en adelante, TRB—) y la flota de gran altura (buques de 250 TRB en adelante); la pesca pre-industrial engloba a la flota de litoral (buques de 20 a 100 TRB) y la flota artesanal (buques hasta 20 TRB).

Un 47,5 por 100 de las encuestas se realizó a los familiares de las víctimas por accidente, y un 52,5 por 100 entre los que sufrieron un accidente invalidante (Incapacidad permanente absoluta, 12,5 por 100; Incapacidad permanente total, 37,5 por 100; Incapacidad permanente parcial, 2,5 por 100).

El número de encuestas realizadas según el año en que se produjo el accidente siguió la siguiente distribución: 1973, 1; 1974, 1; 1975, 3; 1976, 8; 1977, 22; 1978, 5.

y no fueron encuestados. Por otra parte, un 6 por 100 de las víctimas que tenían su residencia en la provincia de Huelva eran trabajadores del sector pesquero pero trabajaban en tierra y no se consideraron en la investigación, que se circunscribió, exclusivamente, a los trabajadores embarcados en buques pesqueros con objeto de tener la mayor homogeneidad posible en el colectivo analizado; asimismo, un 8 por 100 de las víctimas con residencia en Huelva no fueron localizadas por cambio de domicilio o no quisieron responder. Así, pues, se ha entrevistado a un 40 por 100 de las víctimas producidas en la flota pesquera durante los años 1976 a 1978. En cuanto a los accidentes invalidantes, un 6 por 100 no pudo ser localizado por cambio de domicilio, de modo que se consiguió entrevistar a un 52 por 100 de los accidentados que han sufrido algún tipo de incapacidad permanente durante los años 1976 a 1984 (14).

II. CARACTERISTICAS DE LA POBLACION ACCIDENTADA

La edad de los trabajadores que sufrieron accidentes mortales o invalidantes es considerablemente más alta que la del conjunto de la población empleada en el sector pesquero onubense: un 17,5 por 100 de estos accidentados tenía una edad comprendida entre los 15 y los 35 años; la edad del 72,5 por 100 restante oscilaba entre los 36 y los 65 años. Hay que destacar que el 65 por 100 de los accidentados superaba los 45 años (ver Cuadro

(14) El colectivo de trabajadores accidentados que ha sido analizado se refiere a los pescadores empleados en la flota onubense, que tenía su residencia en la provincia de Huelva y cuyos expedientes fueron resueltos en los años 1977, 1978 y 1979. Existen diferencias entre el número total de trabajadores que sufrieron un accidente mortal o invalidante durante los años 1976 a 1978 y el número de expedientes que fueron resueltos durante esos años. Las razones son de diverso tipo. En primer lugar, la resolución de un expediente abierto por accidente con incapacidad o muerte puede tardar en resolverse varios años. Así, por ejemplo, durante los años 1977 a 1979 se resolvieron 12 expedientes de accidentes invalidantes y 2 expedientes de accidentes mortales, todos ellos producidos en años anteriores. Las causas pueden ser debidas a una prolongación de la convalecencia del accidentado hasta que se le dé el alta con la lesión definitiva, o bien por la reclamación ante los tribunales, solicitando que sea calificado como accidente de trabajo una muerte que en el primer momento no se consideró como siniestro laboral. Según los datos proporcionados por el Instituto Social de la Marina, entre 1976 y 1978 se produjeron 48 accidentes mortales y 31 accidentes invalidantes entre los tripulantes de la flota pesquera de Huelva. El número de expedientes resuelto durante este mismo período para los tripulantes *que tenían su domicilio en la provincia de Huelva* fue de 26 para los accidentes mortales y de 23 para los accidentes invalidantes. De las 26 víctimas nosotros sólo hemos considerado 19, las otras siete no pudieron estimarse por las siguientes razones: en un caso la viuda se negó a responder al cuestionario; tres de las víctimas eran trabajadores del sector pesquero que trabajaban en tierra (un armador, un guardián y un trabajador de la lonja); en los otros tres casos, la familia había cambiado de domicilio y fue imposible su localización. De los 23 accidentes invalidantes sólo consideramos 21 porque dos de los accidentados habían cambiado de domicilio y no pudo localizárseles (en estos 21 casos se incluyen 5 accidentes que se produjeron entre 1973 y 1975 que fueron resueltos en el período 1977-1979).

n.º 2). No obstante, la edad de los tripulantes no influye en la incidencia de la siniestralidad laboral (15).

Cuadro n.º 2

COMPARACION DE LOS DATOS OBTENIDOS SOBRE LA EDAD DE LOS TRABAJADORES DEL SECTOR PESQUERO DE LA PROVINCIA DE HUELVA EN LAS ENCUESTAS A LA POBLACION EMPLEADA (*) Y A LOS QUE SUFRIERON ACCIDENTES MORTALES E INVALIDANTES (**)

	Edad					Total	Número de casos
	15-25	26-35	36-45	46-55	56-65		
Población empleada . . .	29	27	26	15	3	100	(379)
Accidentados	5	12,5	17,5	40	25	100	(40)

(*) Encuesta sobre las condiciones de trabajo en el sector pesquero de la provincia de Huelva. 1980 (16).

(**) Encuesta sobre las condiciones de trabajo a los accidentados que sufrieron accidentes invalidantes y a las familias de las víctimas por accidentes de trabajo (17).

Sin embargo, la edad de los accidentados va a afectar a dos características de esta población: su estado civil y el número de hijos. En efecto, mientras que el porcentaje de solteros para toda la población pesquera era del 27,5 por 100 (18), entre los accidentados el porcentaje de solteros es del 7,5 por 100. Entre la pobla-

(15) Siniestralidad laboral según la edad y los años trabajados en la pesca (en porcentajes):

Siniestralidad laboral	Años trabajados en la pesca			
	Hasta 15 años		Más de 15 años	
	Edad		Edad	
	De 15 a 35 años	De 36 a 45 años	De 15 a 35 años	De 36 a 65 años
No accidentados	66	67	30	32
Pluriaccidentados	34	33	70	68
Total (%)	100	100	100	100
Número de casos	(108)	(6)	(20)	(79)

Fuente: Encuesta sobre las condiciones de trabajo del sector pesquero de la provincia de Huelva. 1980.

«En efecto, manteniendo constante el número de años trabajados en la pesca no hay diferencias entre los porcentajes de pluriaccidentados en el grupo de edad de 15 a 35 años y el grupo de edad de 36 a 65 años. Así, pues, la edad no parece que sea un factor que explique la siniestralidad». José Manuel Montero Llerandi, *Proceso de industrialización y condiciones de trabajo: El sector pesquero onubense*. Sevilla, Junta de Andalucía, 1985 (En prensa).

(16) *Ibidem*.

(17) Ver nota 13.

(18) Montero, *op. cit.*

ción accidentada hay un 90 por 100 de casados y un 2,5 por 100 tenía una unión no legitimada.

Asimismo, el número de hijos también es superior en el colectivo accidentado (ver Cuadro n.º 3).

Cuadro n.º 3

COMPARACION DE LOS DATOS OBTENIDOS SOBRE EL NUMERO DE HIJOS DE LOS TRABAJADORES DEL SECTOR PESQUERO DE LA PROVINCIA DE HUELVA EN LAS ENCUESTAS A LA POBLACION EMPLEADA (*) Y A LOS QUE SUFRIERON ACCIDENTES MORTALES E INVALIDANTES (**)

	Número de hijos						Total	Número de casos
	Ninguno	Uno	Dos	Tres	Cuatro	Más de cuatro		
Población empleada	7	12	20,5	29	13	18,5	100	(261)
Accidentados	5,5	8	19	24	11	32,5	100	(37)

(*) Encuesta sobre las condiciones de trabajo en el sector pesquero de la provincia de Huelva. 1980 (19).

(**) Encuesta sobre las condiciones de trabajo a los accidentados que sufrieron accidentes invalidantes y a los familiares de las víctimas por accidentes de trabajo (20).

Las diferencias en el número de hijos se hacen más patentes en el grupo de los que tienen más de 4 hijos. Este es un dato muy significativo para valorar las consecuencias económicas que puede tener el accidente en el grupo familiar. La pérdida de ingresos que se deriva del accidente afectará más gravemente a las familias que tienen mayor número de hijos.

Otro dato significativo es el elevado índice de analfabetismo que se da entre la población pesquera. El porcentaje de analfabetos en la población empleada en este sector es del 23 por 100 (21), mientras que entre los accidentados el porcentaje es del 32,5 por 100. La formación general recibida por los accidentados es muy baja: un 47,5 por 100 sólo ha aprendido a leer y a escribir, y un 20 por 100 ha realizado estudios en la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

(19) *Ibidem*.
 (20) Ver nota 13.
 (21) Montero, *op. cit.*

En suma, las características más sobresalientes de la población accidentada son: 1) un 92,5 por 100 tenía una familia a su cargo; 2) en más del 40 por 100 de los casados el número de hijos es de cuatro o más; y 3) su escasa formación general y profesional.

III. REPERCUSIONES SOCIALES Y ECONOMICAS EN LAS FAMILIAS DE LAS VICTIMAS

La edad media de las víctimas por accidente laboral era de 45 años (ver Gráfico n.º 1). El 89,5 por 100 de este colectivo era casado y un 5,25 por 100 mantenía una unión no legitimada (ver Gráfico n.º 2). El hecho de que casi el 95 por 100 de los casos tuviera una familia que dependía de los ingresos de la víctima, es un dato relevante para enmarcar las repercusiones de la muerte del pescador.

El primer impacto que sufre la familia de la víctima es, sin duda, de carácter emocional. La pérdida del marido —en la mayoría de los casos— o del hijo, se hace más dolorosa por lo ines-

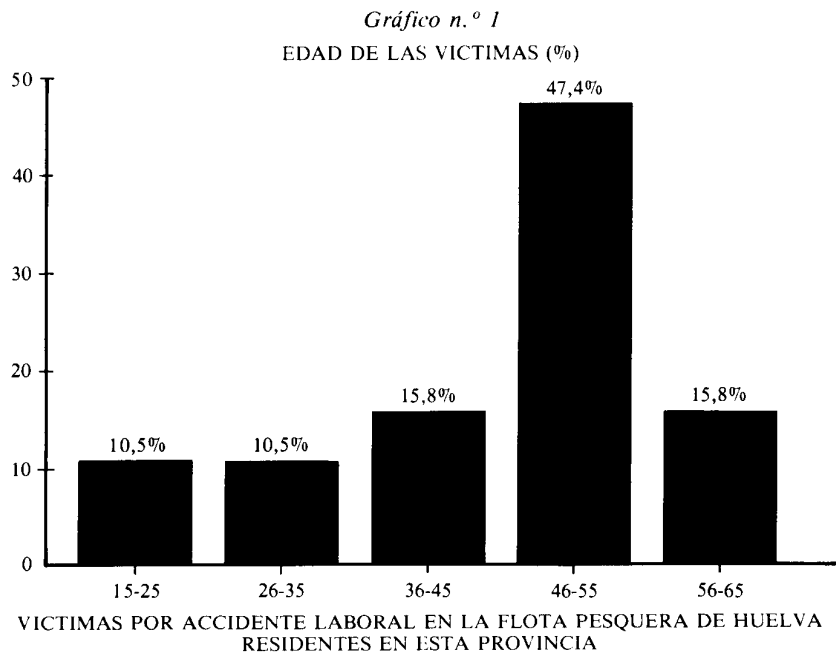
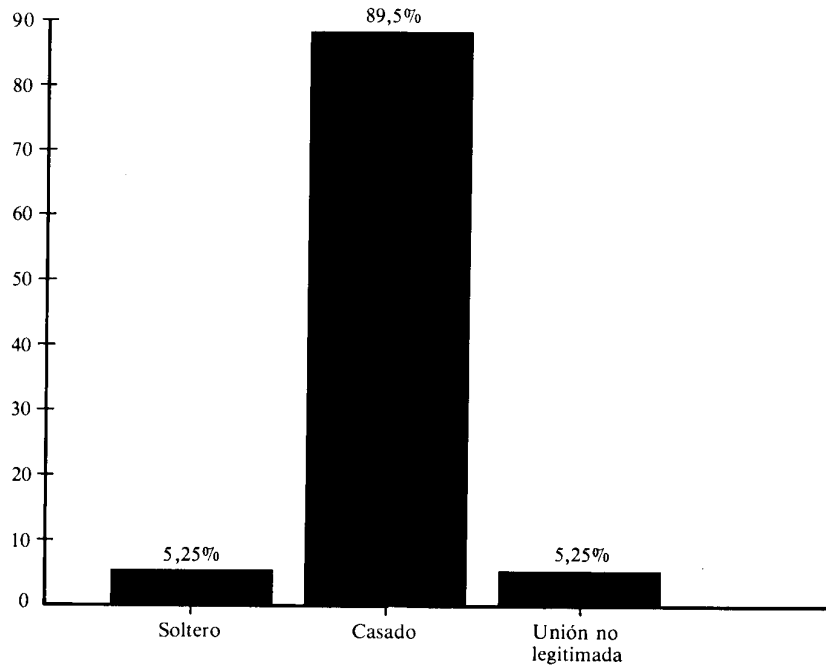


Gráfico n.º 2
ESTADO CIVIL DE LAS VICTIMAS (%)



VICTIMAS POR ACCIDENTE LABORAL EN LA FLOTA PESQUERA DE HUELVA
RESIDENTES EN ESTA PROVINCIA

perado del acontecimiento. A los familiares se les anuncia la muerte como un hecho consumado. No hay un tiempo de ajuste a la idea de la muerte como sucede con los fallecidos por enfermedad o con las personas ancianas que están próximas a su fin vital. El conocimiento súbito, por sorpresa, hace más difícil su asimilación, repercutiendo en el equilibrio de los familiares, sobre todo en las viudas. Los encuestadores apuntaron alteraciones nerviosas manifiestas en las viudas entrevistadas, a pesar de que habían transcurrido tres o cuatro años del fallecimiento. Las entrevistadas señalaban el hecho repentino de la muerte como un efecto difícilmente asimilable: *«lo que más me lastima es que mi marido se fue tan bien, tan campante, y ya no le volví a ver»*. Algunos acontecimientos hacen que se reavive el recuerdo de la muerte: *«a veces, mis hijos preguntan por su padre, no se acuerdan de su cara,*

de cómo era físicamente». En otros casos, la víctima no llegó a conocer a su último hijo. Las viudas que tienen los hijos casados sufren un efecto que se adelanta al ciclo vital de la familia: la soledad.

A estas viudas les aguardan cambios importantes en sus vidas. La pérdida del marido modifica su posición social: ahora es una viuda y tiene que aprender a comportarse como tal. La primera manifestación de su viudedad se realiza en el luto (22). Naturalmente, el luto implica una serie de restricciones en el comportamiento social. Las comunidades pesqueras mantienen actitudes y comportamientos ante la muerte que pueden considerarse esquemáticamente como «tradicionales», ejerciendo un fuerte control social. La muerte de un hombre de la mar se ritualiza colectivamente (23).

Tras el anuncio de la muerte sobreviene un factor que va a ser determinante en el cambio del modo de vida de la familia: la disminución de los ingresos económicos. La pensión media men-

(22) Según un informante: «Su luto es riguroso, tienen su manto, el velo, el pañuelo, etc. El luto dura unos pocos años, pueden ser dos o tres años. Algunas viudas al año y medio se quitan el velo, pero siguen el luto. Aquí la gente sigue mucho el luto, no sólo la madre, la viuda y los hermanos, sino también los primos. Los que son más allegados, viven cerca o se frecuentan mucho, siguen también el luto. Hay un caso de un muchacho joven que era de la mar, y murió en un accidente. Todos sus hermanos varones llevan luto. Bueno, pues las cuñadas también lo llevan.»

Este dato fue comprobado por los encuestadores. Tanto las hijas de las víctimas como sus viudas llevaban luto, a pesar de haber transcurrido en algunos casos 2 ó 3 años desde su muerte.

(23) Según un informante: «Cuando muere un marinero la gente del pueblo se vuelca en la misa, el funeral y el entierro para unirse al dolor de la viuda. La noche del velatorio tienen al difunto en su casa y allí están todos. Las vecinas se van turnando. Se está toda la noche velándolo y el difunto no se queda solo hasta la hora del entierro. Las mujeres chillan y lloran mientras están velando al muerto, pero no es fingido. No son lloronas de oficio, sino que lo hacen de sentimiento. La verdad es que impresiona mucho. La viuda no va al entierro. Los hombres acompañan al muerto en el entierro y las mujeres se quedan en casa consolando a los familiares del sexo femenino. Así son las cosas entre marineros.»

Este testimonio representa un buen indicador de cómo se entienden las relaciones de vecindad en la comunidad pesquera. Las manifestaciones de estas relaciones entre los pescadores, aunque parecen restringirse cada vez más a los acontecimientos ritualizados que marcan las diferentes etapas de la vida (matrimonio, nacimiento de los hijos, muerte, etc.), son indicativas de la dimensión que toma el vínculo social entre las familias de las comunidades pesqueras. «En el contexto doméstico en el que pasan la mayoría de las mujeres casi todo el tiempo, cobran un papel relevante las relaciones de vecindad. (...) En este marco comunitario que forma el vecindario son diversas, e importantes, las relaciones de colaboración que establecen las familias de los pescadores con sus vecinos, sean o no pescadores. Véase como muestra las ocasiones más importantes en las que se suelen ayudar recíprocamente los vecinos:

Ocasiones de ayuda entre vecinos	%
— enfermedad, post-parto, cuidar niños	69
— en caso de fallecimiento	41
— fiestas familiares, bodas y bautizos	30
— reparaciones caseras, construcción casa	10
— reparaciones ocasionales del barco	6
— ayuda laboral en la pesca	4
— reparaciones ocasionales en los aparejos	4

Tal como corresponde a comunidades tradicionalmente inmersas en un contexto progresivamente más industrializado, las relaciones de vecindad se van circunscribiendo a aspectos de la vida familiar y cotidiana, y a las relacionadas con el nacimiento y la muerte». Manuel García Ferrando y José Manuel Montero Llerandi, *La situación social de los pescadores españoles*, Madrid, Fundación Universidad-Empresa, 1984 (Investigación no publicada).

sual que percibían las viudas consultadas era de 25.400 pesetas. Para tener una referencia de lo que significan estas pensiones bastará con señalar que el salario medio mensual en el sector pesquero de la provincia de Huelva era de 49.500 pesetas, y el salario medio nacional para todos los grupos de actividad (excluida la agricultura) era de 51.400 pesetas (24). Las diferencias que se observan entre las pensiones (ver Cuadro n.º 4) se deben a dos razones: 1) los accidentes se produjeron durante los años 1976, 1977 y 1978, y aunque algunos de ellos se resolvieron algún tiempo después de producirse, la pensión se fija de acuerdo con el salario que se percibe en el momento del accidente; 2) los salarios medios difieren notablemente de uno a otro tipo de flota: el salario medio mensual en la flota de gran altura era de 63.000 pesetas, de 52.000 pesetas en la flota de altura, de 44.500 en la flota de litoral y de 39.000 pesetas en la flota de artesanal (25). A las bajísimas pensiones que perciben las viudas, debe añadirse que el tamaño medio de las familias es considerablemente alto. La media del número de hijos vivos de las víctimas era de 3,6, cifra que puede considerarse muy alta incluso si la comparamos con la media en

Cuadro n.º 4.

COMPARACION ENTRE LA PENSION MENSUAL QUE PERCIBEN LOS FAMILIARES DE LAS VICTIMAS POR ACCIDENTE DE TRABAJO Y LA CANTIDAD MEDIA MENSUAL QUE NECESITARIAN PARA CUBRIR LOS GASTOS DE LA FAMILIA (En porcentajes)

Pesetas	Pensión media que se recibe	Dinero que necesitaría al mes para cubrir las necesidades de su familia
Menos de 20.000	50,0	—
De 20.001-40.000	44,5	52,6
De 40.001-60.000	—	42,1
Más de 60.000	5,5	5,3
Total (%)	100,0	100,0
Número de casos	(18)	(19)

Fuente: Encuesta.

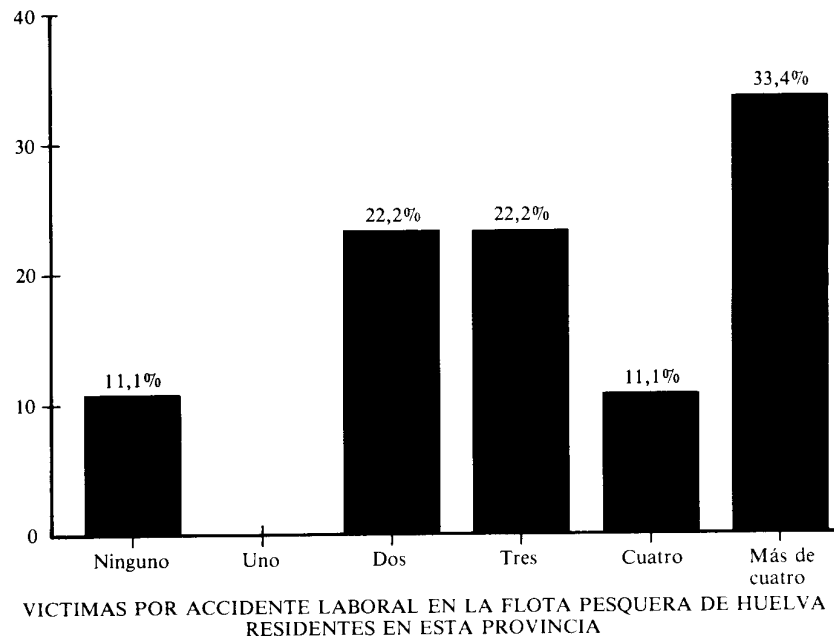
(24) Montero, *op. cit.*

(25) *Ibidem.*

Andalucía (26). En el 44,5 por 100 de los casos encuestados el número de hijos de la víctima era de 4 o más de 4 (ver Gráfico n.º 3). No hace falta abundar en las dificultades económicas de la familia de la víctima, situación que se ve agudizada a medida que pasan los años ya que las pensiones no crecen al ritmo del coste de la vida, como demuestra ese 50 por 100 de familiares de víctimas que percibían en el año 1980 menos de 20.000 pesetas mensuales (27). En el Cuadro n.º 4 puede apreciarse la diferencia entre la pensión mensual que se percibe y el dinero que se necesitaría para cubrir las necesidades de la familia.

Los resultados que se ofrecen en el Cuadro n.º 4 son coherentes con las respuestas que se obtuvieron al preguntar a las viudas «¿En qué medida se encuentra usted satisfecha con la pen-

Gráfico n.º 3
NUMERO DE HIJOS DE LAS VICTIMAS (%)



(26) «Las familias de los pescadores tienen un tamaño medio superior en un poco más de la unidad al tamaño medio de la familia española, aunque las diferencias son más acusadas entre las familias de los pescadores de las comunidades de Huelva y el resto de la sociedad —5,4 media de las familias pesqueras de Huelva, frente a 3,8 media nacional y 4,1 media andaluza—». García Ferrando, *op. cit.*

(27) Un 10,5 por 100 de los accidentes mortales analizados se produjo en el año 1976, un 68,4 por 100 en el año 1977 y un 21,1 por 100 en 1978.

sión que percibe?»: el 89,5 por 100 de las respuestas mostró su disconformidad con la pensión que recibían.

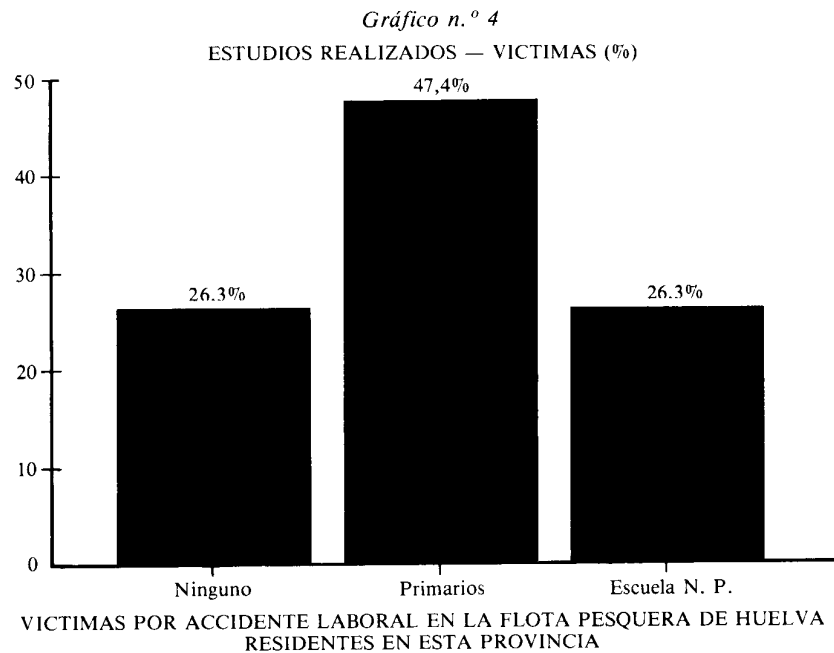
La situación económica en que queda la familia de la víctima parece que debería forzar a trabajar a las viudas. Y decimos forzar porque las pautas familiares de los pescadores muestran un claro rechazo hacia el trabajo de la mujer casada fuera del hogar (28). En general, todas las viudas manifestaron que tenían unas condiciones de vida más bien precarias. Tras la muerte del esposo se vieron obligadas a ajustarse a unos ingresos que se habían reducido considerablemente, lo que supuso en algunos casos, el cambio de colegio en los niños, e incluso el abandono de los estudios de aquellos que estaban en edad de trabajar, colaborando así con su ayuda económica al mantenimiento de la familia. Los datos recogidos sobre el trabajo de las viudas confirman las bajas tasas de empleo en la mujer del pescador: sólo un 30 por 100 de las viudas consultadas trabajaban fuera de su casa. Los trabajos son de baja cualificación —limpieza fundamentalmente—. Al margen del rechazo de la comunidad pesquera al trabajo de la mujer fuera del hogar, hay que considerar las escasas posibilidades de empleo femenino que se oferta en las poblaciones pesqueras. A esto debe agregarse un dato significativo para explicar indirectamente tanto las actitudes hacia el trabajo como las dificultades para obtener un empleo en caso de desearlo: un 26,3 por 100 de las víctimas eran analfabetos (ver Gráfico n.º 4). Cabe pensar que el grado de formación cultural de sus esposas era, cuando menos, similar (29).

Finalmente, la carencia de equipamientos sociales (guarderías, jardines de infancia) en estas poblaciones, dificulta aún más la disponibilidad para trabajo de las viudas con niños pequeños.

En resumen, además del sufrimiento que puede ocasionar la pérdida repentina del padre y del esposo, la muerte del pescador deja en una situación a su familia que puede calificarse de muy

(28) «Las tasas de trabajo fuera de casa de las mujeres de los pescadores son muy bajas, el 8 por 100 según declaraciones de las propias mujeres entrevistadas y el 6 por 100 según declaran los propios maridos. En cualquier caso, cabe estimar que en términos generales, las tasas de trabajo femenino de las mujeres de los pescadores no sobrepasan el 10 por 100, cifra bien inferior a la media nacional de trabajo de la mujer casada que oscilaba en 1980 alrededor del 27 por 100. Aunque aparecen diferencias regionales —en Vigo la tasa de trabajo femenino es el doble que en Huelva— y diferencias según el tipo de trabajo de los pescadores —las mujeres de los pescadores tienden a trabajar con mayor frecuencia que las mujeres de los patronos—, lo cierto es que las tasas de trabajo de las mujeres de los pescadores son de las más bajas dentro del conjunto de la sociedad española». García Ferrando, *op. cit.*

(29) «Las mujeres ofrecen todavía un nivel cultural más bajo que el de sus maridos, con un grado mayor de analfabetismo, el 20 por 100, y la ausencia casi total de estudios secundarios; sólo el 4 por 100 ha estudiado algún curso de bachiller —se trata de mujeres de mecánicos y patronos—, y otro 3 por 100 ha seguido algún otro tipo de estudio no profesional». García Ferrando, *op. cit.*



difícil, tanto por lo reducido de la pensión que va a percibir, como por las dificultades objetivas y subjetivas que deben superar las viudas: un contexto cultural de escasísima tradición en el trabajo de la mujer fuera de casa, analfabetismo y pocas ofertas de empleo.

IV. REPERCUSIONES DE LOS ACCIDENTES QUE HAN OCASIONADO INVALIDEZ PERMANENTE

Físicas

Resulta difícil reflejar el sufrimiento físico y moral de las personas que padecen algún tipo de incapacidad laboral permanente por accidente de trabajo (30).

(30) Se define como incapacidad o invalidez permanente «la situación del trabajador que, después de haber estado sometido al tratamiento prescrito y de haber sido dado de alta médicamente, presente reducciones anatómicas o funcionales graves, susceptibles de determinación objetiva y previsiblemente definitivas que disminuyan o anulen su capacidad laboral». La incapacidad o invalidez permanente se clasifica en los siguientes grados: *a)* Parcial para la profesión habitual: es la que, sin alcanzar el grado de total, ocasiona al trabajador una disminución no inferior al 33 por 100 de su rendimiento normal para dicha profesión, sin impedirle la realización de las tareas fundamentales de la misma. *b)* Total para la profesión habitual: es la que inhabilita al trabajador para la realización de todas o de las fundamentales tareas de su profesión habitual, o de las fundamentales de la misma, aunque pueda dedicarse a otra distinta. *c)* Absoluta para todo trabajo: Es la que inhabilita por completo al trabajador para toda profesión u oficio. *d)* Gran invalidez: Es la situación del trabajador afectado de incapacidad permanente absoluta, que por consecuencia de pérdidas anatómicas o funcionales, necesita la asistencia de otra persona para realizar los actos esenciales de la vida, tales como vestirse, desplazarse, comer, o análogos». Ver: Instituto Social de la Marina, *Manual de Seguridad Social del Mar*. Madrid, I.S.M., 1976; págs. 87-88.

Veamos, en primer lugar, algunos testimonios de cómo se producen los accidentes invalidantes:

— «Yo fui a 'picar el caballo'. Al pasar a la otra banda se me enganchó el pantalón en la 'toma de fuerza de la maquinilla' y me cortó el pie. La máquina no tenía coraza protectora. Luego, después de mi accidente, se la pusieron.» (Flota artesanal —buques hasta 20 TRB).

— «Mientras metíamos el 'arte' yo estaba pendiente del 'cable' para que no me cogiera en el pescuezo. Yo tenía ese miedo. Al mover la pierna fue cuando pisé el 'pirigallo'. Con la fuerza del espesor del 'arte' y del 'pirigallo' se me vino la 'puerta' encima y me cogió entre el 'rodillo' y la 'borda'. Me cortó la pierna medio centímetro por debajo de la rodilla. El barco tardó tres horas en llegar a tierra. Cuando llegamos a tierra estaba medio desangrado; había perdido dos litros y medio de sangre.» (Flota de litoral —buques de 20 a 100 TRB).

— «A mi me ocurrió el accidente con el 'cable' de la 'bita de popa'. Ibamos a 'virar'. Antes de 'hacer el barco firme' fui a quitar el 'cable' porque 'estaba pasado del pescante a la bita'. Estaba un poco tirante y como no me atrevía a quitarlo con las manos, le puse el pie encima. En ese momento, el contramaestre 'le dio a la maquinilla' y entonces el 'cable' me cogió el pie contra la 'bita'. Iba 'virando la maquinilla' y el 'cable' pasando y cortando el pie. Yo empecé a dar voces, hasta que el patrón se dio cuenta y mandó 'parar la maquinilla'. Cuando aflojó el 'cable' me quedó la mitad del pie en un lado y yo me quedé así (muestra el vacío del miembro).» (Flota de altura —buques de 100 a 250 TRB).

— «Haciendo una 'costura' me clavé un pasador y me tuvieron 41 días en la mar con el pasador clavado. A bordo me dieron 'rojo' (mercurocromo) y unos polvos. Cuando llegué a tierra el médico me dijo que me iba a recetar pero que en la mano no se podía hacer nada porque 'los tendones estaban ya secos'. A los ocho meses me dieron por inútil. La mano izquierda me ha quedado inútil.» (Flota de gran altura —buques de más de 250 TRB).

Pero esto no es más que el comienzo. Algunos pasarán varias veces por los quirófanos de los hospitales y tendrán largos

períodos de convalecencia en su camino hacia la incapacidad definitiva (31).

Económicas

Estos testimonios son suficientemente significativos para ilustrar el proceso de destrucción física y moral que se inicia con el accidente. Todo comienza con la reducción de los ingresos económicos que se produce desde el momento del accidente y se prolongará durante todo el período de Incapacidad Laboral Transitoria (32), situación que puede agudizarse en el momento en que se dictamine por las Comisiones Técnicas Calificadoras el tipo de incapacidad que tiene el accidentado para el trabajo (33). Los derechos a las prestaciones económicas varían según el tipo de lesión y de las posibilidades potenciales que tiene el sujeto lesionado de volver a trabajar. Se distinguen los siguientes casos: indemnización a tanto alzado por lesiones de carácter definitivo que no causen incapacidad (34); incapacidad permanente parcial (35); incapaci-

(31) Transcribimos a continuación, algunos testimonios representativos:

— «Estábamos echando la red. Cuando pasaba de un lado a otro me cogió el 'cable' subiéndome unos tres metros. Al caer me di con la cabeza en el suelo (...). Al principio no podía mover el cuello. Esto me afectó mucho y casi no salía de casa. Lo pasé muy mal porque los médicos me decían que podía haberme quedado con una lesión cerebral» (calificado con Incapacidad Permanente Total).

— «Mientras pescábamos me llamó el patrón. Con las prisas me caí, por un golpe del barco, al lado del eje. El eje cogió la pierna cortándomiela desde la rodilla. Me falta una pierna desde la rodilla y la otra pierna me falta mucho. Me siento incapaz para todo» (calificado con Incapacidad Permanente Absoluta).

— «Alijando el pescado se enrolló el 'cable' en la 'maquinilla'. Al intentar arreglarlo se me enganchó el brazo entre el 'cable' y la 'maquinilla' y me lo destrozó. A los 8 días me amputaron el brazo. Tengo la sensación de ser un inútil. Hasta el vestirme me cuesta trabajo» (calificado con Incapacidad Permanente Absoluta).

— «Estaba sentado, cosiendo la 'corona', y el 'cable' de la 'boza' me dio un golpe en la cabeza. Ahora me mareo con mucha frecuencia y siento fuertes dolores de cabeza» (calificado con Incapacidad Permanente Total).

— «Había mal tiempo y resbalé en cubierta fracturándome la columna vertebral. Siento dolores e incapacidad para moverme bien» (calificado con Incapacidad Permanente Total).

— «Las vueltas de las 'malletas' se enredaron en la 'maquinilla' y se quedó frenada. Al cortar la 'malleta', la 'maquinilla' comenzó a funcionar pues yo no sabía que estaba en marcha. Al verlo y querer impedir males mayores fui a pararla, pero me enganchó y me cortó la pierna. He perdido la pierna derecha. Me han operado varias veces» (calificado con Incapacidad Permanente Absoluta).

(32) La situación de I.L.T. (Incapacidad Laboral Transitoria) permite una cuantía de subsidio que es el 75 por 100 de la base reguladora. Instituto Social de la Marina, *op. cit.*, pág. 142.

(33) «La declaración de la existencia de las lesiones, mutilaciones y deformidades, la determinación de las indemnizaciones que procedan, de acuerdo con el indicado baremo, y la determinación de la Entidad Gestora, Mutua Patronal o Empresario responsable, en su caso, del pago de las mismas corresponde a las Comisiones Técnicas Calificadoras». Instituto Social de la Marina, *op. cit.*, pág. 145.

(34) «Indemnización a tanto alzado por lesiones de carácter definitivo que no causen incapacidad. En los casos de lesiones, mutilaciones y deformidades de carácter definitivo causadas por accidente de trabajo, que sin llegar a constituir una invalidez permanente supongan una disminución o alteración de la integridad física del trabajador y aparezcan en el baremo establecido al efecto (el vigente es el que figura como anexo a la Orden de 5 de abril de 1974), serán indemnizados por una sola vez, con las cantidades que en el mismo se determinan, las cuales son incompatibles con las prestaciones económicas establecidas para la invalidez permanente en cualquiera de sus grados de incapacidad y sin que en ningún caso obsten al derecho del trabajador a continuar al servicio de la empresa». Instituto Social de la Marina, *op. cit.*, pág. 144. La Orden de 5 de abril de 1974 por la que se actualiza el baremo de lesiones, mutilaciones y deformaciones de carácter definitivo y no invalidante, previsto en el artículo 146 de la Ley de Seguridad Social, viene a ser un recetario para valorar rápidamente los diferentes órganos del cuerpo humano. Por ejemplo, una oreja se valora en 25.000 pesetas, y si se pierden las

dad permanente total (36); incapacidad permanente absoluta (37); y gran invalidez (38). Las pensiones que perciben los accidentados con algún tipo de incapacidad permanente son algo superiores a las que perciben las viudas, pero siguen siendo muy bajas si tenemos en cuenta el salario medio en la pesca, salario que, a su vez, estaba por debajo del salario medio nacional (excluida la agricultura), como vimos en el apartado anterior. La pensión media de los accidentados era de 26.000 pesetas, lo que supone casi el 50 por 100 del salario medio nacional en el año 1980. En el Cuadro n.º 5 se observan las diferencias entre la pensión mensual que se percibe y el dinero que sería necesario para cubrir las necesidades de la familia.

Cuadro n.º 5

COMPARACION ENTRE LA PENSION MENSUAL QUE PERCIBEN LOS ACCIDENTADOS Y LA CANTIDAD MEDIA MENSUAL QUE NECESITARIAN PARA CUBRIR LOS GASTOS DE LA FAMILIA (En porcentajes)

Pesetas	Pensión mensual que se recibe	Dinero que necesitarían al mes para cubrir las necesidades de su familia
Menos de 20.000 pesetas	33,3	—
De 20.001 a 40.000 pesetas . . .	57,1	42,9
De 40.001 a 60.000 pesetas . . .	4,8	47,6
Más de 60.000 pesetas	—	9,5
Indemnización	4,8	—
Total	100,0	100,0
Número de casos	(21)	(21)

Fuente: Encuesta.

dos la suma que se paga al lesionado es de 54.000 pesetas. La pérdida de la nariz se valora en función del sexo: 112.000 pesetas en el caso de la mujer y 54.000 pesetas para los varones. Si un trabajador sufre la pérdida total de su pene, recibirá la cantidad de 96.000 pesetas (*sic*).

(35) Cuantía de la prestación en caso de incapacidad permanente parcial para la profesión habitual: «Cualquiera que sea la contingencia determinante de la invalidez y la edad del trabajador, éste percibirá una cantidad a tanto alzado equivalente a 24 mensualidades de la base reguladora, que haya servido para determinar el subsidio de incapacidad laboral transitoria». Instituto Social de la Marina, *op. cit.*, pág. 91.

(36) Cuantía de la prestación en caso de incapacidad permanente total para la profesión habitual: «En este caso, sea también cual sea la contingencia determinante de la invalidez y la edad del trabajador, éste tendrá derecho a una pensión vitalicia, que equivaldrá al 55 por 100 de la base reguladora». Instituto Social de la Marina, *op. cit.*, pág. 91.

(37) Cuantía de la pensión en caso de incapacidad permanente absoluta para todo trabajo: «En este grado la incapacidad permanente origina derecho a una pensión vitalicia equivalente al 100 por 100 del salario real del trabajador, salvo que éste resulte inferior a aquél por el que venía cotizando el inválido, en cuyo caso prevalecería éste. En ningún caso podrá dicho salario ser inferior al mínimo interprofesional para adultos». Instituto Social de la Marina, *op. cit.*, pág. 92.

(38) Cuantía de la pensión en caso de gran invalidez: «En esta situación se percibirá una pensión vitalicia igual a la que corresponde por incapacidad permanente absoluta, incrementada en un 50 por 100 destinado a remunerar a la persona que atiende al inválido». Instituto Social de la Marina, *op. cit.*, pág. 92.

Los resultados obtenidos al preguntar a los accidentados en qué medida se encontraban satisfechos con la pensión que percibían se muestran coherentes con los datos del Cuadro n.º 5: Un 95,2 por 100 se manifestó inequívocamente insatisfecho.

El 80 por 100 de los encuestados expresó repetidamente que sus ingresos habían disminuido desde que cobraba la pensión (39), y un 57 por 100 de los encuestados subrayó la grave situación que padecían a causa de la insuficiencia de sus pensiones (40).

Familiares

El accidente produce una alteración del equilibrio familiar. En primer lugar, como sucedía en el caso de los accidentes mortales, lo imprevisto se impone brutalmente: *«Mi esposa estaba embarazada cuando tuve el accidente —se me enredó el pantalón en un eje que no tenía coraza y me destrozó la pierna—. Cuando se enteró cayó enferma. Tiene una depresión nerviosa de la que todavía no se ha recuperado.»* O se temen las consecuencias de las lesiones: *«El accidente fue por una caída y el golpe se lo dio en la cabeza. Al principio pensábamos que se podía quedar loco. Tuvo una convalecencia muy larga y estuvimos muy afectados.»*

Desde la perspectiva de los accidentados las consecuencias del accidente se centran, fundamentalmente, en la disminución de los ingresos para el mantenimiento de la familia, papel tradicionalmente asignado al hombre. Esta situación provoca frustración, inseguridad para el futuro, sufrimiento por *«no poder sostener a*

(39) Cabe admitir una cierta mentalidad mendicante en este colectivo —como señaló uno de los informantes—, incluso una agudización de este tipo de mentalidad entre los más humildes, es decir, entre aquellos que perciben los ingresos más bajos y tienen un escaso grado de formación cultural, que son los que más se auto-compadecen. Pero hay algunos hechos que marcan las graves dificultades padecidas por el grupo estudiado. Hay dos casos donde la pensión era tan baja que los accidentados solicitaron de la Comisión Técnica Calificadora la modificación del grado de su Incapacidad Laboral, pidiendo una Parcial —que les permitiría trabajar en la mar— por la Total que les habían dictaminado en principio. Así lo manifestaba uno de los entrevistados: *«Me quedé una cojera en la pierna derecha que ha mermado mis facultades físicas en un 25 por 100. Después del accidente estuve casi un año y medio cobrando la pensión, pero con la Incapacidad Total me quedé muy poco dinero y preferí no tener pensión y seguir trabajando en la mar aunque rindiera menos».* Claro que este accidentado pudo tomar esa decisión porque las características de su lesión no le impedían el trabajo en la mar, pero también porque encontró empleo en el barco de un familiar. No obstante, la renuncia al grado de Incapacidad Total le ha producido una fuerte inseguridad con respecto al futuro, pues *«no se cuanto tiempo podré seguir trabajando como consecuencia de las secuelas del accidente».* Otros encuestados expresaron abiertamente que vivían gracias a la ayuda económica de los hijos. En casos extremos, el accidentado y su familia habían recibido algún tipo de ayuda de los vecinos. Así lo manifestaba un informante: *«Sí, en un principio subsistieron gracias a los vecinos. Uno le traía un pescado, otro le trata algo para los niños. Estaban pasando miseria».*

(40) — *«Sólo me dan 14.000 pesetas al mes y tengo que salir a pescar por mi cuenta en una 'paterita'»* (calificado con Incapacidad Permanente Total).

— *«Hay mucha necesidad en mi casa. Tengo una pensión muy baja y muchos hijos (ocho hijos). Pasamos mucha necesidad»* (calificado con Incapacidad Permanente Total).

— *«Ha sido la ruina de mi familia. Vivíamos decentemente y ahora todo son calamidades»* (calificado con Incapacidad Permanente Total).

la familia como le gustaría». La situación para el accidentado se hace más aguda cuando las dificultades obligan a la mujer a trabajar fuera de la casa. En general, la esposa del pescador tiene asignadas unas tareas que van más allá de las que habitualmente tiene la mujer en el tipo de familia «tradicional» (41). Pero, como ya se ha visto, normalmente la mujer del pescador no trabaja fuera de la casa (42). Según un informante: «Trabajan muy pocas y si lo hacen no es por realizarse, sino porque están muy mal económicamente. O sea, porque pasan hambre. En el momento que entra una paga en la casa, aunque sea muy baja, ellas no trabajan. Pueden hacer punto o coser en la casa, pero trabajar fuera sólo lo hacen cuando el marido no quiere trabajar.»

Las bajas tasas del trabajo femenino extradoméstico pueden explicarse, en parte, por la actitud de la comunidad pesquera en general y de los hombres en particular (43). Hay como una especie de veto al trabajo de la mujer fuera de la casa. Tal vez esto explique, al menos en parte, que sólo un 10 por 100 de los encues-

(41) Un informante:

— «El papel que juega la mujer del pescador es el de estar en su casa. La mujer es la que se ocupa de la casa, de estar en todo. Es la que se encarga de las gestiones, de ir al Ayuntamiento, de llevar los chiquillos a la escuela, etc. Todo lo hace la mujer porque prácticamente está sola. Al llegar el marido a casa le entrega todo el dinero y ella es quien lo maneja».

Otro informante:

— «El marinero casado lleva el dinero a casa, pero en lo demás ni influye en nada. La mujer va a la compra, le hace de comer, le compra las cosas, hace todo. Como normalmente los marineros no están aquí (en tierra) ellas resuelven todos los problemas de la familia».

(42) «En las familias de los pescadores no sólo cabe encontrar una baja tasa de trabajo femenino extradoméstico en razón de su carácter tradicional, como también en razón de las prolongadas ausencias de los maridos fuera del hogar por necesidades del trabajo en la pesca, lo que refuerza la necesidad de que la mujer permanezca en casa al cuidado del resto de la familia». García Ferrando, *op. cit.*

(43) «Resulta interesante conocer las razones ofrecidas por los pescadores para justificar que sus mujeres permanezcan en el hogar. Sólo un 8 por 100 de los hombres manifestaron abiertamente que sus mujeres no trabajan fuera de casa 'porque yo no quiero'. Sin embargo, en las razones dadas por el resto de los hombres subyace una actitud tradicional similar, ya que en el 57 por 100 de casos que afirman que las mujeres no trabajan porque 'no pueden' o porque 'tienen mucho trabajo en casa', encubren una falta de voluntad y de deseo de que sus mujeres trabajen fuera de casa. Sólo el 11 por 100 de los pescadores afirma claramente que sus mujeres no trabajan 'porque ella no quiere'. Se trata de una minoría de hombres que, al menos verbalmente, dejan en libertad a sus esposas para que tomen la decisión de trabajar o no. Nótese, también como manifestación de la escasa predisposición de los pescadores a que sus mujeres trabajen fuera de casa, que el 6 por 100 de los hombres que declaran que sus mujeres sí trabajan, se reparte entre un 4 por 100 que está de acuerdo con el trabajo de su mujer y un 2 por 100 que no lo está. (...) Y, además, no cabe prever que esta situación vaya a cambiar en el futuro, ya que las mujeres de los pescadores participan en buena medida de los valores tradicionales que caracterizan a las comunidades de pescadores. Así, ante la pregunta de si una mujer debe trabajar (fuera de casa) si el marido gana lo suficiente, las respuestas mayoritarias se inclinaron por la negativa:

Trabajo de la mujer si el marido gana lo suficiente	%
— Sí	24
— No	65
— Según los casos	11
Total %	100
Número de casos	(200)

Este 65 por 100 de respuestas negativas indica claramente la actitud dominante en las comunidades de pescadores, por lo que respecta al trabajo de la mujer casada». García Ferrando, *op. cit.*

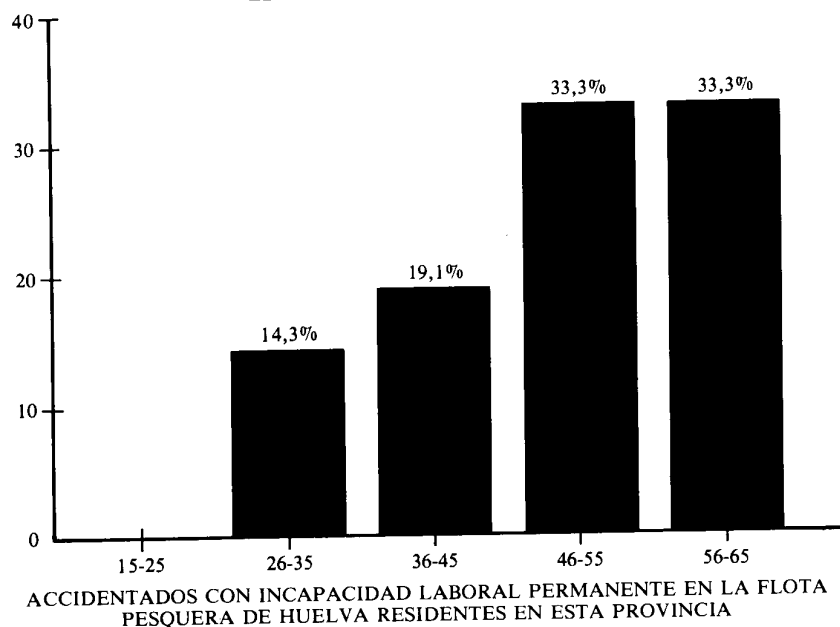
tados manifestaron que su mujer tenía que trabajar fuera de la casa (44).

La actitud negativa hacia el trabajo extradoméstico de la mujer se refuerza cuando tiene que dejar al marido accidentado al cuidado de los parientes o de una vecina. El débil grado de formación cultural que se da en las comunidades pesqueras, especialmente, en las mujeres (45), es un dato que va a determinar, entre otras cosas, el tipo y las posibilidades de trabajo. Las ofertas de empleo son escasas y poco cualificadas: encalar, servicio de limpieza y labores agrícolas.

A la insuficiencia en las pensiones deben añadirse algunos factores que van a hacer especialmente difícil la situación del accidentado. En primer lugar, su edad: un 66,6 por 100 tenía más de 45 años (ver Gráfico n.º 5). A este dato hay que añadir que un

Gráfico n.º 5

EDAD DE LOS ACCIDENTADOS (%)



(44) Un informante hacía la siguiente precisión sobre el caso de un accidentado cuya mujer trabajaba: — «Estaba destrozado totalmente. Sobre todo, su amargura era porque la mujer tenía que trabajar. Esto le humillaba mucho. En la costa no está bien aceptado que la mujer tenga que trabajar porque es el 'macho' quien tira de la familia. Entre los pescadores está mal visto que la mujer trabaje. Sólo en el caso de miseria tremenda lo permiten. El dice que si no hubiera tenido el accidente, su mujer no tendría que ir a la calle a trabajar; que el accidente es la causa de la desgracia en su vida y en su familia. Y lo dice sufriendo mucho. Está desesperado».

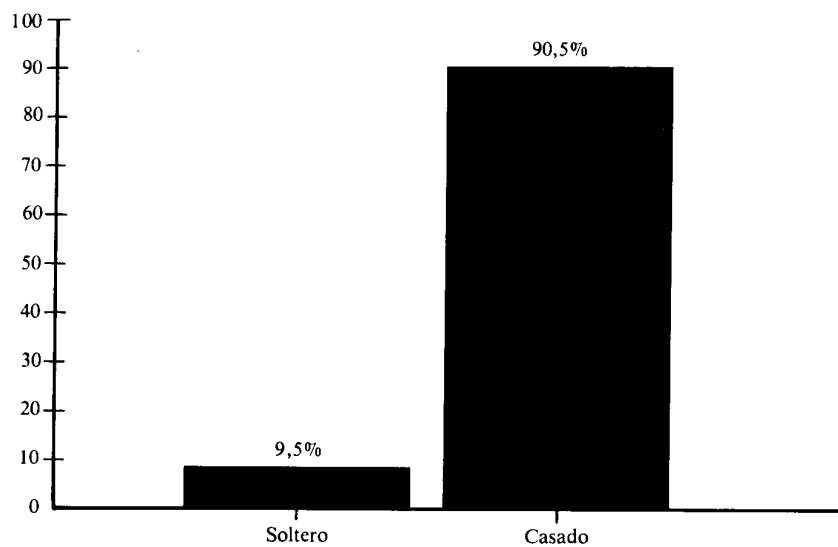
(45) Ver nota 28.

90,5 por 100 del colectivo encuestado está casado (ver Gráfico n.º 6), y que un 31,6 por 100 de los casados tiene más de 4 hijos (ver Gráfico n.º 7), lo que supone que la media del número de hijos vivos sea de 3,8, valor muy por encima de la media nacional e incluso de la que se da en Andalucía (46). Si a esto se le suma que un 38,1 por 100 de los encuestados son analfabetos y 47,6 por 100 sólo tiene estudios primarios (ver Gráfico n.º 8), tendremos un perfil aproximado de este colectivo.

Las características incluidas en este perfil señalan: 1) la agudización de las dificultades para la reinserción laboral por el bajo grado de formación cultural y profesional; 2) el empeoramiento de la situación económica familiar por el elevado número de hijos.

Cuando el accidentado recibe el alta médica, y posteriormente se califica el tipo de incapacidad laboral que padece, se enfrenta a su nueva posición: la del inválido. A partir de ese instante no sólo tiene que aprender a vivir sin el miembro que ha perdido, sino que debe aprender el nuevo papel que se le asigna: un ser mar-

Gráfico n.º 6
ESTADO CIVIL DE LOS ACCIDENTADOS (%)

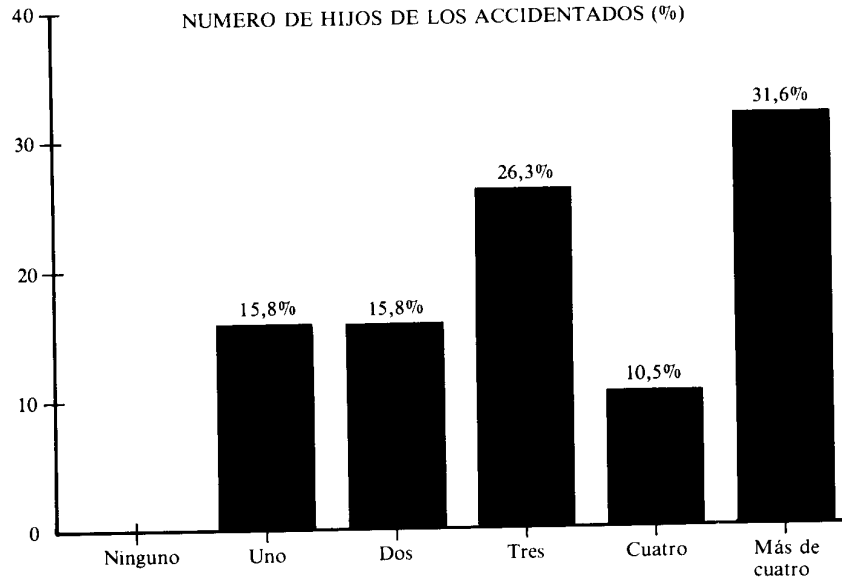


ACCIDENTADOS CON INCAPACIDAD LABORAL PERMANENTE EN LA FLOTA PESQUERA DE HUELVA RESIDENTES EN ESTA PROVINCIA

(46) Ver nota 26.

Gráfico n.º 7

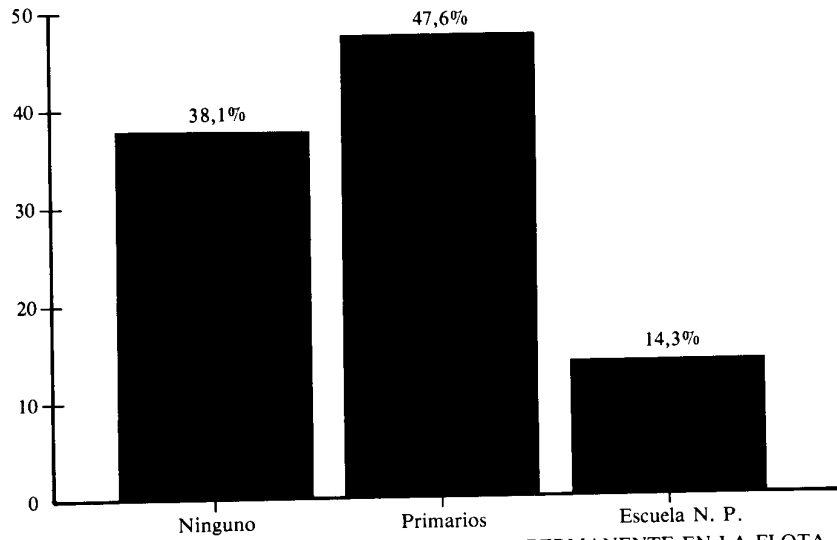
NUMERO DE HIJOS DE LOS ACCIDENTADOS (%)



ACCIDENTADOS CON INCAPACIDAD LABORAL PERMANENTE EN LA FLOTA PESQUERA DE HUELVA RESIDENTES EN ESTA PROVINCIA

Gráfico n.º 8

ESTUDIOS REALIZADOS — ACCIDENTADOS (%)



ACCIDENTADOS CON INCAPACIDAD LABORAL PERMANENTE EN LA FLOTA PESQUERA DE HUELVA RESIDENTES EN ESTA PROVINCIA

ginal digno de compasión. La toma de contacto con una nueva realidad —la que se percibe desde el inválido—, apenas se han cerrado las heridas físicas, le fija su nuevo *status*: el de los hombres físicamente disminuidos; o sea, que el accidentado ya no es, ya nunca volverá a ser lo que era: ha bajado todavía más —si cabe— en escalafón social (47). Algunos se ocultan mientras pueden (48). Otros no consiguen adaptarse a su nueva situación (49). En general hay una cierta resignación. Admiten la disminución pero en un sentido que va más allá de lo puramente físico (50).

Sólo un 14 por 100 de los encuestados manifestó haber superado, en conjunto, los trastornos que se produjeron a consecuencia del accidente. El resto sigue viviendo el síndrome del accidente.

Laborales

A la pregunta de si «Después de recibir el alta médica, ¿ha conseguido encontrar un nuevo puesto de trabajo?», las respuestas se distribuyen del siguiente modo: un 56,25 por 100 tiene un nuevo empleo; un 18,75 por 100 no ha conseguido encontrar ningún puesto de trabajo; y un 25 por 100 no lo intentó (51). Los accidentados que no intentaron buscar un nuevo puesto de trabajo adujeron como impedimento fundamental la edad: todos estaban próximos a la jubilación o tenían más de 55 años. Pero con esta excepción, el resto de los accidentados ha buscado de nuevo su integración en la vida laboral, lo que da idea tanto de la necesidad económica como del esfuerzo de los accidentados por seguir cumpliendo con las tareas que tiene asignadas como hombre en su familia.

Las dificultades para encontrar un nuevo trabajo pueden resumirse en: 1) la incapacidad física que padecen, mermando sus

(47) Un encuestador anotó: «Se echa a llorar. Me enseña dos carnets de inválido. La consideración de inválido es lo que menos soporta».

(48) «Al principio, me quedaba en la cama. No quería ver a nadie. Me parecía que toda la gente me iba a dar de lado».

(49) Como le sucedía a un encuestado que había perdido una pierna cuatro años atrás: «Muchos días los paso llorando a escondidas porque me siento desgraciado. Se han destrozado todas mis ilusiones. Siempre trabajé ganando bien para mi familia. Mi esposa tiene que salir a trabajar fuera» (calificado con Incapacidad Permanente Absoluta).

(50) «Me siento menos hombre, acolejado delante de los demás» (calificado con Incapacidad Permanente Absoluta). En este otro testimonio se sintetiza el rechazo del nuevo papel que se asigna al accidentado: «Me siendo amargado aunque trato de disimularlo para no entristecer a los míos. En cuanto pueda quiero seguir trabajando para demostrar que soy capaz de producir como cualquier persona, que sigo siendo útil» (calificado con Incapacidad Permanente Absoluta).

(51) Naturalmente, no se han considerado los casos de los accidentes que fueron calificados con incapacidad permanente absoluta para todo trabajo.

potencialidades; 2) el bajo grado de formación cultural y profesional, lo que reduce las posibilidades de reconvertir profesionalmente a la población pesquera accidentada. No hace falta insistir en que una situación generalizada de paro incidirá con más intensidad entre la gente con algún tipo de incapacidad. No es extraño, pues, que un 25 por 100 de los trabajadores accidentados que intentaron buscar un nuevo empleo no lo consiguieran. Pues bien, entre aquellos que no han intentado buscar un nuevo empleo, entre los que lo han intentado pero no lo han obtenido, e incluso entre los que no podían buscarlo por el tipo de incapacidad que les habían dictaminado, es donde la frustración se hace más palpable (52). Pero los que trabajan se sienten satisfechos. Los trabajos que realizan son marginales, proporcionándoles escasos ingresos económicos y ninguna satisfacción (53).

En general, todos los accidentados añoran el trabajo en la mar del que se han visto desplazados bruscamente. Un trabajo al que han dedicado prácticamente toda su vida laboral: un 80,9 por 100 llevaba trabajando en la pesca más de 20 años. Algunos siguen trabajando en la mar porque no encuentran trabajo en tierra (54).

(52) — «El no poder trabajar me hace sentirme mal. Me aburro mucho y me siento inútil».
— «Estoy desesperado y aburrido. Me paso el día pensando que no tengo nada que hacer y me canso más que cuando trabajaba. Me siento inútil».

— «Lo más grave es no poder mantener a la familia y ver salir de casa a mi mujer para que podamos comer (tiene dos hijos). Como me quedó una pensión muy pequeña tengo necesidad de trabajar. No puedo ir a la mar (fue calificado con Incapacidad Permanente Total), pero puedo trabajar en tierra en otra cosa. Encontré en el Ayuntamiento un trabajo como barrendero. Pero tuve otro accidente y ahora estoy sin trabajo. Yo puedo trabajar en un quiosco o en el servicio de limpieza. Pero no encuentro nada. El accidente ha sido la ruina de mi familia. Antes vivíamos decentemente. Ahora todo son calamidades. Mi mujer tiene que ir a hacer la limpieza en otras casas, a encalar y cosas así, para poder mantener a la familia, porque mi pensión es de 18.000 pesetas al mes».

— «Me gustaría trabajar para poder aumentar los ingresos en mi familia. Además me sentiría menos aburrido y más útil».

(53) — «De vez en cuando, ayudo a repartir vino con una camioneta sustituyendo a un trabajador enfermo. No es trabajo fijo porque trabajo fijo no encuentro».

— «Trabajo en la pescadería, de ayudante. Pero tengo que trabajar con cajas que pesan demasiado para mí (tiene amputada una pierna desde la rodilla), me han querido echar varias veces. Con la pensión que me dan, 18.000 pesetas, no puedo mantener a mi familia y me tienen que ayudar los parientes para sostener a mi familia. Me siento como menos hombre ante todos. Sólo salgo al trabajo y después me encierro en casa. No quiero ver a nadie».

— «Al estar incapacitado para cualquier trabajo físico (se fracturó la columna) tengo un trabajo que me aporta poco beneficio económico. Estoy de guarda en una construcción desde hace poco tiempo y mi trabajo terminará cuando finalice la obra. Me siento inútil porque no puedo trabajar donde realmente deseo».

— «Ayudo a un hermano en un bar. También arreglo lavadoras y otros aparatos electrodomésticos a los vecinos. Con eso me ayudo».

— «Trabajo en un bar gracias a la ayuda de un familiar. Terminó muy cansado, pero al menos me sirve para no aburrirme».

— «Tengo un quiosco donde vendo 'chucherías'. Me gustaba estar en la mar y la echo de menos. Si hubiese estado bueno no hubiera dejado la mar aunque hubiera encontrado un trabajo en tierra. Para mí el trabajo que tengo ahora me supone mucho sacrificio, pero poco a poco me voy acostumbrando».

(54) — «No encuentro trabajo en tierra. Me han dejado una pensión de 14.000 pesetas (tiene 3 hijos). Como no encuentro otra cosa, salgo en una 'patera' (bote pequeño) a pescar porque no tengo otro remedio. Aunque por salir tres días en la 'patera' luego estoy diez días en la cama» (calificado con Incapacidad Permanente Total).

— «No me pueden admitir en la mar que es mi vida. En tierra no he intentado buscar otro trabajo porque

Es significativo que un 9,5 por 100 de los encuestados hubiera iniciado los trámites ante la Comisión Técnica Calificadora para modificar el grado de incapacidad, cambiando la Incapacidad permanente total por una parcial que les permitiera volver a trabajar en la mar (55).

IV. CONCLUSION

Los resultados de la investigación que se han presentado tienen, por supuesto, un carácter descriptivo. El colectivo sobre el que se ha dirigido la investigación estaba empleado en una actividad económica (la *pesca*) que guarda diferencias significativas con el resto de las actividades económicas en lo que a naturaleza del trabajo se refiere. Además, el número absoluto de casos estudiados es muy reducido pues la investigación se limitó a los accidentados que tenían su residencia en la provincia de Huelva, no pudiendo considerar los que se habían producido en la flota onubense pero residían en otra provincia (56). Sin embargo, todas estas limitaciones no impiden la generalización de los resultados de esta investigación al resto del colectivo de trabajadores de la *pesca* en España que sufrieron accidentes mortales o invalidantes. Veamos en qué medida el sector pesquero onubense puede ser representativo a este respecto.

En primer lugar, la flota pesquera de Huelva es una flota con un alto grado de industrialización (57). La productividad de esta

ya era viejo, tengo 63 años. Lo que más me duele es no poder trabajar en lo que me gusta, en la mar. A pesar de todo, muchas veces voy a pescar en bote con 'aparejos' en el 'río'. No me embarco, pero tengo una 'patera' y pesco al 'trasmallo'» (calificado con Incapacidad Permanente Total).

(55) — «No intenté buscar trabajo en tierra porque quiero seguir trabajando en la pesca. Trato de volverme a embarcar. Lo que más me duele es no poderme embarcar, por eso he solicitado que me cambien la incapacidad» (calificado con Incapacidad Permanente Total).

(56) Ver nota 14.

(57) «Aunque no puede afirmarse que exista una identificación mecánica entre el tamaño del buque y el tipo de actividad económica pesquera (pesca pre-industrial y pesca industrial), sí puede hablarse de tendencia entre ellos. De tal manera, que los buques de menor tonelaje se dedican a la pesca pre-industrial, y los de mayor tonelaje (más de 100 TRB) a la pesca industrial. Mientras que los buques grandes pueden asimilarse a una típica organización empresarial industrial los 'pequeños' pertenecen a lo que se conoce como organización artesanal-familiar (...). Las características diferenciales entre las dos formas puras de la actividad pesquera (pesca pre-industrial y pesca industrial) pueden agruparse en los siguientes factores: tipo y tamaño de la empresa, condiciones de trabajo y productividad. El primer factor engloba las siguientes características: tipo de organización empresarial, la propiedad del buque, su grado de desarrollo tecnológico, el número de tripulantes y la autonomía de la embarcación. El factor condiciones de trabajo se relaciona con: la organización del trabajo a bordo, la jerarquización de las relaciones laborales y sociales, el sistema de retribución, el tiempo de estancia en la mar, el tiempo de trabajo a bordo, y, por último, el ritmo de la vida social y familiar del pescador. El tercer factor, la productividad, obviamente es el resultado de los dos factores anteriores.

En base a este planteamiento, se han establecido dos tipos de flota: la *industrial*, que está compuesta por los buques de altura y gran altura, y la *pre-industrial*, formada por la combinación de los buques de litoral y artesanal». Montero, *op. cit.*

flota es la más alta de todas las provincias pesqueras españolas: 1.729.000 pesetas por empleo, lo que supone un 215 por 100 por encima de la media nacional del sector. Con el 6,54 por 100 del total de empleos en la pesca la flota de Huelva produjo el 14,74 por 100 de los 95.528 millones de pesetas (Valor Añadido Bruto) que generó el sector pesquero español en 1979 (58). La elevada productividad de la flota onubense, que supera en esta provincia a la productividad del sector industrial en su conjunto (59), se explica por su composición: 242 buques de más de 100 TRB, que suponen el 11,42 por 100 de la flota industrial nacional, y 573 barcos de menos de 100 TRB, que representan el 3,77 por 100 de la flota pre-industrial española (60). El 10,91 por 100 de los tripulantes de la flota industrial española trabaja en buques onubenses, mientras que el porcentaje de tripulantes de la flota pre-industrial de esta provincia sólo representa un 4,96 por 100 del total de empleados de la flota española en buques menores de 100 TRB (61).

El alto grado de industrialización de la flota pesquera de Huelva permite extraer algunas consideraciones de interés para nuestro trabajo. El valor medio de la pesca desembarcada por tripulante es 10 veces superior en la flota industrial que en la pre-industrial. Naturalmente, los salarios son más altos en la primera que en la segunda: la media mensual en la flota industrial era de 59.500 pesetas mientras que en la flota pre-industrial alcanzaba un valor de 41.000 pesetas (62). Pero también las tasas de mortalidad son ocho veces mayores en la flota industrial. Así, la tasa media anual de accidentes mortales durante el período 1976-1978 fue de 0,19 muertes por cada mil trabajadores de la flota pre-industrial y de 1,53 en la flota industrial (63). La tasa anual de acci-

(58) Banco de Bilbao, *Renta Nacional de España y su distribución provincial, 1979*. Bilbao, 1982; páginas 108-110-133.

(59) Montero, *op. cit.*

(60) Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, *Anuario de Pesca Marítima, 1979*. Madrid, 1980.

(61) *Ibidem.*

(62) Montero, *op. cit.*

(63) Según el I.S.M., entre 1976 y 1978 se produjeron 48 accidentes mortales en la flota pesquera de Huelva. De estas 48 víctimas sólo 26 tenían fijado su domicilio en alguna localidad de esta provincia. Para calcular la tasa de accidentes mortales que se producen en el centro de trabajo (a bordo), de las 26 víctimas se han desestimado 6 casos por diferentes razones:

- tres de ellas trabajaban en tierra (un armador, un guardián y un pocero);
- en uno de los casos la familia había cambiado de domicilio y no fue posible su localización;
- una de las víctimas se produjo *in itinere* (flota pre-industrial); y
- uno de los accidentes tuvo lugar en el muelle (flota industrial).

De las 20 víctimas que pudo obtenerse información, 18 se habían ocasionado en la flota industrial y 2 en la pre-industrial. Esto hace que la tasa de accidentes mortales para el período 1976-1978 sea: 0,05 por 100 en la flota pre-industrial y 0,45 por 100 en la flota industrial. O sea, que con estos datos, se producen 9 veces más accidentes mortales en la flota industrial. Pero las diferencias en la siniestralidad laboral mortal entre la flota industrial y la pre-industrial son, sin duda, mucho mayores. Porque entre las 48 víctimas que se produje-

dentes mortales en todos los barcos pesqueros de Huelva en el período 1976-1978 fue el doble de la tasa que se produjo en el conjunto de la flota española (64). Mientras que en toda la flota pesquera española se producen 2,69 pensionistas por cada mil pescadores —familiares de las víctimas en caso de muerte y trabajadores con incapacidad permanente en los casos de accidentes invalidantes—, en la flota pesquera de Huelva anualmente se producen 3,55 pensionistas por cada mil trabajadores (65).

En resumen, la flota pesquera de Huelva es representativa no sólo por su grado de industrialización, sino porque la productividad genera salarios más altos y no hay que olvidar que las pensiones se calculan en base al salario. En este sentido, los salarios de esta flota pueden considerarse comparativamente altos y, por tanto, cabe esperar que las pensiones que se establezcan en otras regiones o provincias pesqueras españolas no superarán a las de la provincia andaluza. También es representativa esta flota por el número de accidentes mortales e invalidantes que se producen, superando ampliamente la tasa media nacional del sector. Estamos, pues, ante una de las provincias más representativas en lo que a

ron entre 1976 y 1978 —según el ISM— y las 26 que tenían su domicilio en alguna localidad de la provincia de Huelva hay un resto de 22 víctimas que residían fuera de esta provincia. Lo más probable es que estas 22 víctimas fueran tripulantes de la flota industrial (buques de 100 TRB en adelante). Veamos por qué. En primer lugar porque en la flota pre-industrial (buques hasta 100 TRB) trabajan, normalmente, los residentes en el mismo puerto donde el buque tiene su base. Los barcos de esta flota salen a la mar y regresan a puerto en el mismo día. Incluso los que pasan varios días en la mar suelen regresar casi siempre al puerto base, donde permanecen uno o dos días. No parece lógico que haya tripulantes de estos buques que se desplacen de provincia a provincia dos veces en el día para coger el barco. Esto sería imposible no sólo por las distancias en kilómetros y por el coste económico que le supondría el transporte al tripulante, sino porque los sistemas de trabajo de la pre-industrial no tienen horarios fijos de salida y entrada en puerto. Por otra parte, los barcos de la flota pre-industrial no disponen de condiciones de habitabilidad suficientes como para albergar a los tripulantes que no tuvieran su domicilio en el puerto base. Por último, en los buques de la pesca pre-industrial suele emplearse a los trabajadores de la misma localidad, o de localidades muy próximas entre sí; trabajadores que se conocen entre ellos, o de los que se tiene referencias muy directas. De hecho, en la mayor parte de los casos, en este tipo de barco el contrato que vincula al trabajador con el dueño del buque (el armador) es verbal. Y esto sería muy difícil de llevar a la práctica si no hubiera este conocimiento directo entre las personas.

Por todo esto no parece muy arriesgado afirmar que los 22 trabajadores muertos por accidentes y los 13 accidentados con algún tipo de incapacidad que no tenían su domicilio en alguna localidad de la provincia de Huelva, eran tripulantes de la pesca industrial (flotas de altura —de 100 a 250 TRB— y gran altura —más de 250 TRB—).

Finalmente, y al margen de los supuestos anteriores, hay un dato que parece definitivo: «Según datos del Instituto Social de la Marina correspondientes al año 1976, de 186 barcos estudiados, todos ellos de las flotas de altura y gran altura, 1.176 tripulantes no eran residentes en Huelva; es decir, el 45,16 por 100 de los tripulantes embarcados en las flotas de altura y gran altura no residen en esta provincia»; ver: Apostolado del Mar de Huelva, «Situación de las enseñanzas Náutico-pesqueras en Huelva», Huelva, 1979, pág. 17 (mimeografiado). Por tanto, puede estimarse que la tasa anual de mortalidad en la flota industrial es el doble de la que se ha calculado en base a aquellos accidentes de los que pudo obtenerse información a través de los familiares de las víctimas.

(64) Período 1976-1978. Tasas anuales de accidentes mortales:

— 2,16 muertos por cada mil trabajadores en la flota pesquera de Huelva.

— 1,07 muertos por cada mil trabajadores en toda la flota pesquera española.

Fuente: Investigación directa sobre los expedientes de los accidentados en el Instituto Social de la Marina.

(65) *Ibidem*.

siniestralidad se refiere, lo que se explica por la elevada productividad de su flota (66).

El escaso grado de formación cultural de la población empleada en el sector pesquero de Huelva es una constante generalizada entre todos los trabajadores de este sector. Aunque las tasas de analfabetismo son significativamente más altas en Huelva y Las Palmas de Gran Canaria (67), la formación cultural del pescador no pasa de los estudios primarios (68), con la excepción de los estudios que los pescadores realizan en las Escuelas de Formación Náutico-Pesqueras (69).

Otro factor que muestra semejanzas entre los pescadores de las diferentes regiones españolas es el tamaño medio de la familia, que supera ampliamente no sólo el tamaño medio de la familia nuclear española, sino los tamaños que ésta toma entre la gente de tierra en función de la categoría ocupacional y la región (70).

La cadena de acontecimientos que genera un accidente mor-

(66) Ver: Montero Llerandi, José Manuel. «Los accidentes de trabajo como fenómeno social», *Revista de Seguridad Social*, Madrid, n.º 14 (abril-junio, 1982), 91-120 págs.

(67) En el sector pesquero de Las Palmas se da un 20,5 por 100 de analfabetos y un 48,1 por 100 de trabajadores que sólo han realizado estudios primarios. Ver: Instituto Social de la Marina, «Estudio psico-social de los pescadores del banco canario-sahariano», Las Palmas, ISM, 1982 (Mecanografiado. No publicado).

(68) La encuesta realizada por el equipo D.I.S. en el sector pesquero español en 1972, arrojaba los siguientes resultados sobre los estudios realizados según las diferentes «regiones pesqueras»:

- analfabetos: 5,44 por 100 en Levante; 9,65 por 100 en Galicia; 9,83 por 100 en el País Vasco; y 21,92 por 100 en Huelva.
- estudios primarios: 75,71 por 100 en Galicia; 66,39 por 100 en el País Vasco; 53,3 por 100 en Levante; y 47,74 por 100 en Huelva.

El porcentaje medio de analfabetos detectado entre la población pescadora en esta encuesta fue de un 11,33, mientras que el porcentaje medio de los que hicieron estudios primarios fue del 66,17 por 100.

Ver: D.I.S. «Estudio sociológico Hombres del Mar». Madrid, 1972 (Mecanografiado. No publicado).

(69) Según la encuesta elaborada por D.I.S., el porcentaje medio entre la población pesquera que había realizado estudios en las Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera era del 9,29 por 100. La distribución de este porcentaje entre las diferentes «regiones pesqueras» consideradas en la encuesta tomó los siguientes valores: 2,74 por 100 en Galicia; 10,24 por 100 en el País Vasco; 17,11 por 100 en Huelva; y 23,33 por 100 en Levante. Ver D.I.S., *op. cit.*

Una investigación sobre los pescadores murcianos dirigida por mí y realizada durante 1980, mostró los siguientes resultados: un 5,8 por 100 de analfabetos; un 26,8 por 100 había realizado estudios primarios, y un 64,5 por 100 había realizado algún tipo de estudios náutico-pesqueros. José Manuel Montero Llerandi: «Estudio sociológico sobre los trabajadores del mar del sector pesquero murciano» (no concluido).

(70) Con todas las cautelas que deben tenerse en cuenta al manejar los datos obtenidos por medio de encuestas, puede decirse que el tamaño medio de la familia nuclear pescadora obtenido a partir de la encuesta realizada por el D.I.S. en 1972, era de 4,91, valor que está muy por encima del tamaño medio de la familia española (3,92 miembros por núcleo familiar), así como de los tamaños medios que toma la familia por categorías ocupacionales —siendo los más altos el de los «jornaleros del campo» (4,18 miembros por núcleo familiar) en el sector agrícola, y el de los «directores, cuadros superiores y profesiones liberales» (4,21 miembros por núcleo familiar)—. Asimismo, también es superior el tamaño medio de la familia pescadora si consideramos, además de las categorías ocupacionales, la región. El tamaño medio de la familia pescadora en el País Vasco es de 4,46, valor que supera a la categoría «agricultores con asalariados» que es 4,44, el más alto de esta región. En Levante, el tamaño medio de la familia pescadora es de 4,57, superior al más alto de esta región (4,16) que corresponde a la categoría ocupacional «directores, cuadros superiores y profesiones liberales». También en Galicia la categoría ocupacional «directores, mandos superiores, profesiones liberales» tiene el tamaño medio de familia más alto (4,21), sin embargo es inferior al valor medio de la familia nuclear pescadora: 4,97. Por último, la familia pescadora onubense con un tamaño medio de 5,32 miembros supera los 4,51 de la categoría ocupacional «obreros sin calificar» de la región Andalucía Occidental. Ver: Antonio de Pablo Masa, «La familia española en cambio», en FOESSA, *Estudios sociológicos sobre la situación social de España* (Madrid, Eura-mérica, 1976); y D.I.S., *op. cit.*

tal o invalidante en cualquier región española no variará sustancialmente de lo que aquí se ha expuesto.

Los daños físicos, morales y económicos que representa el accidente para el pescador y/o su familia tienden a ocultarse. Los accidentes suelen presentarse como una estadística de pérdidas que tiene el sistema económico en su conjunto. De esta forma se soslaya el coste humano, mucho menos ficticio y menos abstracto que el simplificado guarismo de las jornadas laborales perdidas. Año tras año, al presentar oficialmente las cifras de siniestros que se producen en España, se insiste en la reducción del número de accidentes, pero las tasas indican que no se producen variaciones reales (ver Cuadro n.º 1). Se dice que los accidentes son el coste del progreso, pero puede añadirse que son unos costes repartidos desigualmente, incidiendo con mayor intensidad en los sectores productivos donde se emplean las capas de población menos cualificadas cultural y profesionalmente (la pesca, la construcción, las minas, etc.), y en las que, consecuentemente, el trabajo está peor retribuido a pesar del riesgo laboral.

El ejército de muertos e incapacitados que se produce cada año a causa del trabajo representa algo más que la estadística limpia y neutra que de tanto repetirse pasa desapercibida. Las secuelas de los accidentes mortales e invalidantes son la expresión de la contradicción no resuelta de una lógica económica que se asienta sobre la productividad y la rentabilidad del trabajo humano. Una lógica que, coherente con sus principios, empuja hacia la marginación a las víctimas del trabajo.

RESUMEN

La investigación que se propone tiene un carácter descriptivo en torno a un segmento poblacional empleado en una actividad económica, la pesca, que guarda diferencias significativas con el resto de las actividades económicas en lo que a naturaleza del trabajo se refiere.

El análisis se circunscribe al censo de accidentados que residían en la provincia de Huelva en el período 1979-83 y pese a estas limitaciones, el autor considera válida la generalización de los resultados del estudio al resto de los trabajadores de la pesca en España. Se contemplan las características de la población accidentada, las repercusiones sociales y económicas en las familias de las víctimas y las consecuencias de los accidentes que han ocasionado invalidez permanente concluyendo con una serie de reflexiones finales acerca de

las capas sociales que deben soportar este costo del progreso, las menos calificadas cultural y profesionalmente y que ven peor retribuido su trabajo a pesar del fuerte índice de riesgo laboral.

R E S U M E

La recherche entreprise, de caractère descriptif, concerne un segment de la population employée dans une activité économique, la pêche, où l'on observe des différences significatives avec le reste des activités économiques si l'on se réfère à la nature du travail.

L'analyse s'en tient au recensement des accidentés qui résidaient dans la province de Huelva pour la période 1979-1983 et en dépit de ces limitations, l'auteur considère comme valable la généralisation de l'étude au reste des travailleurs de la pêche en Espagne. Sont étudiées les caractéristiques de la population accidentée, les répercussions sociales et économiques sur les familles des victimes et les conséquences des accidents qui ont entraîné une invalidité permanente. L'auteur conclut par une série de réflexions au sujet des couches sociales qui doivent supporter le coût du progrès, c'est à dire les moins qualifiées culturellement et professionnellement et qui ont le travail le moins bien rémunéré en dépit de l'indice élevé de risques lié à leur travail.

S U M M A R Y

The proposed research centers around the description of a segment of the population employed in an economic activity, fishing, which has major differences with other economic activities as regards the nature of the work involved.

The analysis is based on the census of those injured who lived in the province of Huelva during the period 1979-1983 and despite these limitations, the author believes that the generalization of the study's results is valid vis-à-vis all fishermen in Spain. The characteristics of the injured population, social and economic repercussions on the families of the victims and the consequences of those accidents resulting in permanent disability are examined and a series of final considerations regarding social classes which must support this cost of progress —the least qualified culturally and professionally who are worse compensated for their work in spite of the high level of risk involved— are made.