

El apoyo a estas reivindicaciones obreras sobre la asistencia médico-quirúrgica en la zona de Riotinto viene dado en forma de ultimátum por los representantes obreros en caso de que en un plazo prudencial, estimado en dos meses, no se solucionara el problema, puede verse afectada la normalidad laboral en la zona. Las autoridades laborales ya fueron avisadas de ello y fue entonces cuando se sugirió la necesidad, ya apuntada más arriba, de que la Organización Sindical y las Uniones de Trabajadores y Técnicos arbitrasen los medios económicos necesarios para que los trabajadores en situación de paro legal puedan hacer frente a sus necesidades mientras dure esa situación; «de no ser así, el alcance social que la consecución del derecho de huelga supone, quedaría en una mera entelequia».

A los trabajadores, siempre conscientes de que en este caso no deben renunciar al protagonismo que les corresponde, les han hecho promesas y les han demostrado interés por la pronta solución del problema que padece la cuenca minera. En la cuenca minera de Riotinto, las faltas de adecuada asistencia médica se vienen repitiendo con una inusitada frecuencia. Al accidente, origen del conflicto agosteo, hay que añadir el fallecimiento de un obrero, el 19 de junio, «víctima sobre el tajo de un infarto de miocardio diagnosticado», según informaba en su día la prensa regional, que no la provincial. Y las preguntas que en su día se hacía la Asociación de Cabezas de Familia de Nerva, en un escrito-denuncia sobre la cuestión siguen esperando respuestas más consistentes y sólidas que las promesas y las palabras: «¿No es indignante que en un centro de trabajo de 2.500 obreros no haya un cirujano sustituto para estos casos, cuando el titular se tiene que ausentar...? ¿Con qué garantía de seguridad se está trabajando en estas empresas?»

Riotinto Patiño, S. A., Explosivos Riotinto, S. A., o su dirección telegráfica «Dionisio» que es también, curiosamente, el nombre de la mutua de marras, tienen algo que decir y que ver en este asunto que ha sido, sin duda, el más espectacular dentro de la calma del verano andaluz.

I. LOPEZ VILA

Congeladores de Huelva: LAS HORAS EXTRAS

LEGO a decirse que la situación laboral de la pesca de gran altura —sector marisquero— de Huelva era explosiva (*). Era como una voz de alarma. Los armadores se negaban de una forma reiterada y contumaz a aplicar la nueva Ordenanza Laboral de Buques Congeladores, sobre todo en algunos de sus puntos fundamentales como, por ejemplo, el pago de las horas extraordinarias.

La negativa había desembocado en que los conflictos se había ido haciendo cada día más frecuentes y graves, causando grandes pérdidas, por una parte, a las empresas por la paralización o casi inactividad a que se habían visto sometidos muchos barcos con trizas de extenderse a toda la flota y creando, por otra, un gran malestar entre las tripulaciones.

Los conflictos, en muchas ocasiones, habíanse visto acompañados de grandes éxitos para los trabajadores, tanto en la Delegación de Trabajo como en Magistratura, organismos a los que se habían visto obligados a recurrir como consecuencia de las infracciones laborales de las empresas, así como de los despidos indiscriminados y arbitrarios que éstas habían implantado.

Se decía en el mencionado trabajo que sólo existía una solución: el diálogo. Sin embargo, no eran los marineros los que necesitaban ese diálogo. Estos exigían únicamente el cumplimiento de la Ordenanza que establece la obligatoriedad de abonar las horas extraordinarias de acuerdo con las disposiciones generales contenidas en la misma. Por si existiera alguna duda, la misma Dirección General de Trabajo, a petición de los armadores, había interpretado aquellos puntos, tachados de «oscuros», señalando una jornada diaria de ocho horas como «promedio», dentro de una jornada semanal de cincuenta y seis horas, y aclarando de paso que «horas extraordinarias» eran solamente aquellas que superaran las cincuenta y seis semanales.

(*) Ver LA ILUSTRACION REGIONAL núm. 11, julio de 1975 (*Los armadores contra la Ordenanza Pesquera*).

La interpretación de la Dirección General de Trabajo era claramente favorable a las empresas: la jornada semanal de cincuenta y seis horas ya no existe en ninguna actividad laboral, con el agravante de que esa jornada puede realizarse durante las horas que el mando del buque estime oportuno, con la única condición de asegurar a todos los tripulantes un descanso mínimo continuado de seis horas diarias. Las empresas, sin embargo, se negaban a aplicar estas normas e incluso en la práctica no llegaba a respetarse ni el citado descanso continuado.

No era de extrañar, por tanto, la reacción de los marineros que veían así frustrada una Ordenanza por la que habían luchado durante cinco años. Ordenanza, justo es decirlo, que, si comparada con otras legislaciones laborales, es muy mediocre, para los trabajadores del mar suponía indudables avances.

LOS ARMADORES SOLICITAN NEGOCIACIONES

A los pocos días de esas voces de alarma, los armadores solicitaban negociaciones con los marineros, después de haber probado, sin éxito, otras soluciones al no contar éstas con el consenso de los trabajadores. El diagnóstico que se hacía en el citado artículo era acertado: los empresarios sólo tenían una salida: dialogar.

Para ponerse en contacto con los trabajadores recurren al despacho de los abogados laboristas que desde hace tiempo vienen defendiendo en Magistratura las demandas de los marineros. En aquel despacho tuvieron lugar las reuniones. Y allí se llegó a un acuerdo. Este es, quizá, el dato más significativo de estas negociaciones que ponen de manifiesto, además, estos aspectos fundamentales:

- Cuando la patronal quiere de verdad dialogar con los trabajadores, busca a sus auténticos representantes allí donde éstos se encuentran.



- Los marineros de la flota congeladora de Huelva han conseguido un mínimo de organización capaz de dar respuesta a su problemática.

LOS MARINEROS ACTUAN DEMOCRATICAMENTE

Un tercer aspecto que conviene destacar, característico de estas negociaciones, es el que hace referencia al profundo sentido democrático que ha presidido las actuaciones de los marineros.

Aproximadamente, doscientos trabajadores del mar que se encuentran en tierra, en situación de paro o disfrutando vacaciones, intervinieron en las negociaciones. La decisión de acudir a la llamada de los armadores fue tomada por votación mayoritaria. Los marineros de Huelva, Lepe, Cartaya e Isla Cristina eligieron separadamente sus representantes, formando así una amplia coordinadora, encargada de mantener en contacto a los diversos grupos y pueblos. De esta coordinadora salió la comisión que negoció con los armadores.

La discusión de la primera propuesta presentada por los empresarios —pagar las horas con un porcentaje sobre la pesca— fue ampliamente discutida en pequeños grupos y rechazada por unanimidad. La elaboración de una contrapropuesta exigió muchos contactos y cambios de impresiones. Los acuerdos de los trabajadores fueron tomados en asambleas en las que todos los marineros pudieron ejercer su derecho a voz y voto. Por fin, al cabo de tres reuniones, se llegó a un acuer-

do con las empresas, acuerdo que los marineros, en número superior a doscientos, ratificaron en escritos individuales.

Los armadores perseguían en las negociaciones que se aceptara el pago de las horas extraordinarias, mediante porcentajes sobre la pesca, como apuntábamos antes. Ello significaba volver al antiguo sistema del destajo. Esta fórmula ya había sido impuesta unilateralmente por muchas empresas sin la autorización reglamentaria de la Delegación de Trabajo.

Tras rechazar esta fórmula, los marineros propusieron el establecimiento, hasta final del año en curso, de un «tanto alzado» para el abono de dichas horas, de tal modo que una vez superada la actual crisis económica del sector se pudiera establecer el sistema general previsto en la Ordenanza. Los marineros hicieron constar que en estas condiciones estaban dispuestos a considerar unas cantidades económicas inferiores a las que en derecho pudieran corresponderles.

LAS DOS CONDICIONES DEL ACUERDO

El acuerdo, aparte de la estipulación de las cantidades del «tanto alzado» fijadas en una escala de menor a mayor, para las respectivas zonas de pesca de Senegal, Angola, Guinea y Mozambique, según el alejamiento de las mismas y los tipos de barcos que faenan en ellas, comprendía dos condiciones importantes:

- El respeto al descanso mínimo diario continuado de seis horas. Para ello, las empresas se

comprometieron a cursar las órdenes oportunas a los mandos de los buques de la flota, urgiéndoles el cumplimiento de esta importante norma laboral.

- El control sobre las horas extraordinarias realizadas, como medida para que en su día pueda ser aplicada la fórmula general sobre el pago de horas.

En los barcos, los trabajadores tratan de llevar a rajatabla estas condiciones del acuerdo, no sin que falten las notas discordantes de algún mando que se considera ubicado en el bando de los empresarios. Pero los controles de horas van adelante y hasta final de año hay tiempo suficiente para generalizar tanto el descanso de las seis horas como el control de horas y hacer así efectivo el cumplimiento de las normas contenidas en la Ordenanza.

CUNDE EL EJEMPLO

Y, lo que es más importante, el ejemplo de los marineros de Huelva empieza a cundir en otras flotas, caso de Cádiz, donde ya muchas tripulaciones se han dirigido a sus respectivos armadores exigiendo que las horas extraordinarias se paguen con el recargo legal previsto —un contrato que tengo ante mis ojos, firmado a final de mayo del año en curso, las abona al 0,05 de prima sobre la venta— y denunciando asimismo el que las empresas siguen descontando cantidades por manutención. Además, por si no fuera suficiente, en los contratos no se especifica si el marinero es fijo, interino, eventual o qué.

Loyola ESTEBAN