

## ¿CUBREN LOS PUERTOS LAS NECESIDADES DE LOS MARINOS DE HOY?

Desde hace muchos años, tal vez desde los años finales de la década de los años sesenta, asistimos a una continua degradación del trabajo marítimo, tanto en la marina mercante como en la pesca.

En una primera aproximación pudiera pensarse que la causa de esta situación reside en la extensión y crecimiento de las flotas abanderadas bajo pabellón de conveniencia. Bien cierto es que la desconsideración del trabajo marítimo ha caminado en paralelo al ascenso a potencias marítimas indiscutidas de pequeños países como Bahamas, Vanuatu, Antigua y Barbados, Saint Vincent and Grenadines, y algunas otras, que venían a completar el abanico de las banderas de conveniencia junto a las clásicas de Panamá, Liberia, Chipre, y Malta. Aún admitiendo como un hecho este paralelismo, sostengo sin embargo que el envilecimiento del trabajo marítimo se produce más como consecuencia de la extensión (como una mancha de aceite) de las banderas de conveniencia que por su causa.

Las banderas de conveniencia han contribuido de forma definitiva a cosificar el buque, y con él a sus tripulantes. Al buque se le considera en los países desarrollados (Unión Europea, Estados Unidos, Japón y muy pocos más), un mero instrumento del comercio insular e intercontinental. Un instrumento material, despersonalizado, que no merece apenas atenciones sociales. Buena prueba de ello es que los puertos, salvo contadas excepciones, disponen de estadísticas y de departamentos bien dotados cuya misión es conocer en cada momento la situación de la carga a bordo del buque atracado o en el recinto portuario, prever sus necesidades y anticipar las mejores soluciones; mientras que desconocen el número, la edad y la nacionalidad de los marinos que pasan por el puerto y, por supuesto, cuales son sus necesidades y que pueden hacer las autoridades portuarias para satisfacer esas necesidades. Los puertos miman las cargas e ignoran a los marinos embarcados.

A esa insensibilidad humana de las autoridades portuarias en lo que respecta al personal embarcado (respecto a su propio personal suelen exhibir un magnífica generosidad), volcadas en el conocimiento y en los cuidados de graneles y contenedores, hay que sumar la despreocupación general de los sindicatos y otras organizaciones corporativas. Si los tripulantes fueran españoles, quizá llevarían años reivindicando mejores transportes para los marinos que quieran ir a la ciudad (¿por qué no taxis gratuitos hasta la plaza de Colón, al inicio de las Ramblas, desde cualquier muelle?), folletos informativos sobre servicios de la ciudad (cultura, compras, diversión), horarios, cabinas telefónicas y otros servicios elementales de bajo coste. Pero las banderas de conveniencia no embarcan personal de la Unión Europea, sino personal cogido a lazo de países de tercer mundo, jóvenes, obedientes y sumisos. Esa es su razón de ser.

(Entre paréntesis: una empresa con sede en Madrid, de nombre Shipping Oriental Services, ofrece estos días a las Cofradías de Pescadores del litoral catalán, cuyas flotas estas integradas exclusivamente por embarcaciones de bajura, que salen y vuelven a puerto cada día, cuantos tripulantes necesiten para sus barcos. El armador sólo tiene que firmar una solicitud y la diligente empresa se encarga de tramitar toda la documentación de unos tripulantes que “se adaptan al trabajo muy rápidamente, no protestan ni son conflictivos”, y cuyas condiciones económicas “están desde 650 Euros mínimo a 800 Euros máximo”)

Esos tripulantes, auténticos mirlos blancos desde la óptica empresarial, constituyen el grueso de los marinos que llegan a nuestros puertos y pasan por ellos como

fantasmas. Nada piden, no saben qué es exigir, y se conforman con todo y se adaptan a nuestros horarios y a nuestras necesidades.

No hace falta que les diga cual es mi respuesta a la pregunta que da título a esta mesa redonda, pues ya la habrán adivinado ustedes. Pero quisiera ir más allá y que quedara clara mi opinión de que no sólo los puertos no cubren las necesidades de los marinos embarcados, es que ni siquiera conocen esas necesidades, ni les preocupan siquiera. Y eso es lo que hay que resolver.

Los enormes beneficios de los puertos dependen del tráfico marítimo, es decir de los buques que operan en ellos. Y los buques cargan, descargan y navegan merced a los hombres y mujeres que los tripulan. Pedir para ellos unos servicios mínimos gratuitos, que hoy no tienen, no parece pedir mucho. Es pedir muy poco. Estoy seguro que las autoridades portuarias se pondrán manos a la obra cuando abran los ojos y conozcan esta realidad.

J. Zamora Terrés  
Director del CELSEM (UPC)  
Barcelona, 15 de noviembre de 2006