

Las condiciones y medio ambiente de trabajo en la pesca. El caso de la pesquería de merluza argentina.

Larrazábal, María Florencia - Universidad Nacional de Mar del Plata -
florencialarrazabal@mdp.edu.ar

Baltar, Fabiola - Universidad Nacional de Mar del Plata - fabaltar@mdp.edu.ar

Pagani, Andrea - Universidad Nacional de Mar del Plata e Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero – apagani@inidep.edu.ar

Introducción

Las condiciones y medio ambiente de trabajo (CyMAT) refieren a los factores socio técnicos y organizacionales del proceso de producción y su relación con los riesgos del medio ambiente (Neffa, 2015). Estos riesgos pueden ser de carácter físicos, químicos, biológicos, tecnológicos y de seguridad, o ser provocados por catástrofes naturales; y son susceptibles de ser compensados o intensificados por las condiciones de trabajo.

En efecto, las condiciones de trabajo abarcan distintos aspectos como “la duración y configuración del tiempo de trabajo, la organización y el contenido de las tareas, el sistema de remuneración, el uso de la ergonomía para adaptar el trabajo al trabajador, el efecto del cambio científico y tecnológico y el aprendizaje en el uso de nuevas tecnologías” (Neffa, 2017; pág. 82)

Por su parte, el medio ambiente del trabajo puede generar riesgos para la salud del trabajador. Entre las causas más comunes se encuentran: la falta de elementos de protección, el uso inadecuado de las herramientas de trabajo, toxicidad de los insumos, escasa formación en su manipulación y fallas en las maquinarias (Neffa, 2018).

Desde esta perspectiva, existe una elevada heterogeneidad en los trabajos debido a los diferentes grados de exposición a los factores de riesgo, y sus repercusiones en la salud de los trabajadores. Específicamente, la literatura señala a las actividades de producción primaria como las actividades críticas en el estudio de las CyMAT (Neffa, 2017). En dichas actividades, los trabajadores se encuentran sometidos a fuertes restricciones físicas, con ritmos laborales

intensos, ejecutando tareas manuales y simples, de ciclos cortos y repetitivos, en largas jornadas y con turnos rotativos que afectan directamente a la salud.

Entre estas actividades se encuentra la pesca que, por las características intrínsecas del trabajo pesquero, la convierten en un caso teórico relevante. Por lo que, la presente ponencia tiene por objetivo analizar las CyMAT en la pesquería de merluza común (*Merluccius hubbsi*) diferenciando sus dos etapas de la cadena productiva (extractiva e industrial) y los tipos de flota que operan en la pesca.

La elección de la pesquería de merluza común se sustenta en que es la principal especie capturada en Argentina, representando alrededor del 50% de los peces capturados en los últimos años según un informe de la Subsecretaría de Programación Microeconómica (SSPM, 2019). Además, esta pesquería es la que provee en mayor proporción la materia prima para el trabajo de procesamiento en tierra. Esto se debe a los tipos de flota que se utilizan para capturar el recurso: los barcos costeros, los barcos fresqueros de altura y los buques congeladores. Tanto el desembarque de la flota costera como de los fresqueros de altura es procesado en tierra y representa la mitad del desembarque total. En cambio, los buques congeladores realizan todo el procesamiento a bordo.

Es dable destacar las principales características técnicas que diferencian a estos tipos de flota. En el caso de los barcos costeros que pescan merluza realizan viajes de entre 3 y 6 días, miden entre 14 y 26 metros, su capacidad de bodega es de 800 a 1200 cajones conservando su captura con hielo. Similar es el caso de los barcos fresqueros de altura sólo que realizan viajes de entre 8 y 12 días porque son más grandes (entre 30 y 50 metros) y tienen mayor capacidad de bodega (entre 1200 y 3000 cajones). En cambio, los buques congeladores realizan viajes de entre 30 y 40 días, su tamaño varía entre 60 y 120 metros y tienen la capacidad técnica de procesar y congelar el pescado a bordo (Larrazábal, Baltar y Pagani, 2021).

La proposición preliminar que guía esta investigación es que las CyMAT no son transversales a las diversas etapas de la cadena productiva ni a los tipos de flota. Es decir, el contenido y la exposición al riesgo del trabajo a bordo y en tierra difieren significativamente; y a su vez, el contenido y organización del trabajo a bordo se diferencian según el tipo de flota considerada.

Se espera contribuir con un análisis crítico de las CyMAT en una actividad productiva donde prevalecen determinados modos de trabajo debido a la interdependencia con el recurso pesquero y una exposición al riesgo naturalizada. Asimismo, reflexionar acerca de los alcances y límites

del concepto de las CyMAT para analizar la sostenibilidad del trabajo en actividades que presenten similares condiciones de trabajo.

Metodología y Fuentes de la Información

Para llevar adelante este análisis, se aplica la metodología de estudio de caso, realizando una triangulación de métodos para su abordaje (Yin, 1994). El caso seleccionado es el de la pesquería de merluza por ser la de mayor representación en el volumen de desembarques del Puerto de Mar del Plata, la de mayor impacto en la generación de empleo y en la densidad de relaciones formales e informales en su proceso productivo.

Para la etapa extractiva, ante la falta de información cualitativa disponible, se llevaron a cabo 13 entrevistas semi-estructuradas a informantes claves: trabajadores a bordo con diversas trayectorias laborales, armadores/empresarios pesqueros y representante del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU). Dichos entrevistados fueron contactados bajo el procedimiento de “bola de nieve” y las entrevistas se realizaron en base a una guía de preguntas, logrando exhaustividad y saturación de la información. Se realizó un análisis de contenido de las entrevistas, siguiendo el procedimiento de codificación propuesto por Glaser y Strauss (1999).

Dicho análisis se complementó con los resultados de la Encuesta de Condiciones, Medio Ambiente de Trabajo y Salud en Pesca de Altura - 2015 (por ser la más actualizada) de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo. La encuesta fue realizada en el año 2015 y el tamaño de la muestra quedó conformada por un total de 648 trabajadores a bordo, de los cuales 564 se embarcaban en el puerto de Mar del Plata y 84 en Puerto Madryn, resultando así una proporción representativa de trabajadores de los respectivos puertos.

Para la etapa industrial, se avanzó en una caracterización a partir de resultados previos realizados por Mateo, Nieto y Colombo (2010), Schulze (2014) y Cutuli (2022), dado que en la actualidad se está llevando a cabo un relevamiento en la pesquería de merluza común, a partir del Observatorio del Sistema Pesquero Argentino (Schulze y Góngora, 2022).

Las CyMAT en la pesquería de merluza común

Etapa Extractiva: el trabajo a bordo en las distintas flotas

En cuanto a la estabilidad laboral, en la encuesta realizada por la Superintendencia de Riesgos del Trabajo el 53,6% de los 648 trabajadores tiene una antigüedad como trabajador a bordo mayor a 10 años, mientras que el 63,9% tiene una antigüedad en la empresa menor a 4 años. Esto da cuenta de las cortas relaciones laborales entre empresa-trabajador. En las entrevistas que realizamos esta importante rotación entre empresas se enuncia como algo acostumbrado en el sector y con independencia de los tipos de flota, aunque se destaca cierta continuidad en el sector: “[si sos un] *buen marinero... te subís a cualquier barco. Jamás te va a faltar laburo. Yo te digo porque a mí me pasa, a mí me pasa. Yo hoy por hoy tengo, no sé, pero me quedo sin trabajo y mañana tengo cinco o seis barcos para subir, porque me conocen y saben que... pero estoy bien ahí, estoy tranquilo... hace dos años y medio, 3 que estoy*” (Primer pescador de costeros).

El trabajo a bordo es un trabajo registrado. Según el relevamiento de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo, más del 90% de los encuestados respondió que contaban con obra social, ART y aportes jubilatorios. Es dable destacar, que el 53,5% de los 468 trabajadores perciben más de la mitad de su sueldo por producción. En concordancia, los entrevistados mencionan que el sistema de remuneración es “a destajo” y pautado por palabra muchas veces con el armador o dueño del barco. Se pacta el porcentaje de la ganancia del viaje (los ingresos por las ventas de lo capturado en el viaje una vez restados los costos del mismo), y esto es así para el marinero de cubierta, marinero de planta, oficial de pesca/capitán y cocinero/ayudante de cocina. En general, a mayor calificación se obtiene un mayor porcentaje de la ganancia total.

En cuanto a la organización y el contenido de las tareas realizadas por los trabajadores a bordo, en las entrevistas realizadas surge que existen discrepancias significativas entre los tipos de flota. En el caso de los buques congeladores, estos se perciben como una planta procesadora flotante y que el trabajo es esencialmente distinto al realizado en la flota fresquera. “*El [buque] factoría es una planta. O sea, a lo mejor van 40-50 operarios y lo que es la parte, digamos, de oficio de la pesca a lo mejor la hacen cuatro personas o cinco porque es largar los cables, largar las redes, recoger las redes, vaciarlas... pero eso va todo a un pozo y del pozo ya lo agarran las cintas y lo van transportando. Y después van clasificando y ya es planta*” (Patrón de costeros).

Según nos explicaron los entrevistados, los marineros a bordo que participan de la maniobra de pesca sólo guían los cables para largar la red al mar y, luego de arrastrar la red para que se llene, recogen las redes en un proceso similar, supervisando ya que el proceso es altamente mecanizado. Con la red una vez en cubierta, se desata el copo o bolsa justo en lo que se denomina pozo. De esta forma, lo capturado es vertido directamente a unas cintas mecanizadas con agua que lo van lavando y transportando al interior del buque, donde se realiza la clasificación por tamaño y se depura las especies que no son objetivo, como ser cangrejos, para luego procesar y almacenar. Para estas últimas actividades, los trabajadores son marineros/operarios de planta. A través de las cintas mecanizadas, las piezas van atravesando distintas instancias, donde hay dos o más trabajadores que realizan la misma acción corta y de forma repetida: Cortar, filetear, cuerear, embalar y almacenar.

En cambio, en el caso de la flota costera o fresquera de altura, *“levantan la red, tiran todo el pescado en la cubierta, vuelven a tirar la red al agua, empiezan a arrastrar de vuelta”* (Armador costero). A partir de ahí, a diferencia de lo que sucede en todos los buques congeladores, el trabajo que continúa es por completo artesanal. En cubierta, se lava la captura y se clasifican las especies en distintos cajones. Luego, esos cajones son acomodados con hielo en la bodega que a veces es refrigerada.

Las tareas de lavar, clasificar, encajonar y guardar la captura son realizadas por toda la tripulación, excepto el capitán, y de a pares. Esto es, se asigna a cada marinero un compañero y a cada dupla una de estas tareas a realizar. Cuando hay buena pesca, *“tres mil, cuatro mil cajones de merluza, pero así [y cierra los ojos] (...) ¿Sabes cómo te queda la cinturita?”* (Primer pescador costero). Cada cajón lleno de merluza pesa alrededor de 40 kilos, tiene una altura de 20 cm y la cantidad de filas apiladas depende de la capacidad de la bodega, *“yo subía hasta la fila 14”* (Primer pescador de costeros y altura). Es decir, recibía de cubierta el cajón, agregaba el hielo y lo apilaba en la bodega a una altura superior a los dos metros.

Lavar, clasificar, encajonar y guardar la captura se realiza en *“una hora y veinte, una hora y media. Vuelven a la cubierta mojados... o sea, el casillaje es mojado... se sacan la ropa, porque están mojados, para descansar 40 minutos en la cucheta”* (Armador de costeros). Asimismo, los tiempos de trabajo pueden acortarse si la captura fue escasa o si los trabajadores lo hacen más rápido. Una tercera opción surge en las entrevistas como una práctica común: *“a la noche si no es mucho, los clasificas y pones el cajón al costado así te acostas enseguida porque se te*

va media hora más o menos, 40 minutos” (Primer pescador de costeros y altura) y a la mañana se levantan y guardan el pescado de la noche.

Otra de las particularidades que surge en las entrevistas para la flota costera es que la tripulación tiene que realizar tareas adicionales a la maniobra de pesca. En los momentos en que la red se arrastra y ya se guardó en la bodega la captura, los trabajadores tienen su tiempo de descanso, pero no todos, *“al que no le toca hacer guardia, porque el patrón... hay un solo capitán, no puede estar 7x24 horas todo el [viaje]... entonces uno lo reemplaza, otro cocina y otro limpia...”* (Armador costero). Aunado a ello, está el otro aspecto distintivo entre los tipos de flota, que es la responsabilidad asumida. La flota de altura cuenta con dos patrones, uno es el que pesca durante el día y el otro es el que hace las guardias de noche junto con un marinero. Con lo cual, el patrón es el responsable de tomar decisiones y realizar la maniobra que se requiera. En cambio, en un barco costero *“cuando el patrón se va a dormir vos sos el patrón porque tenes que... cruzas un mercante, hablas con los barcos, esquivas gaches, todo eso”* (Primer pescador de costeros y altura).

Por lo que, *“es otro trabajo. Es todo rústico (...) si precisa ayuda el de la máquina, el que está de maquinista, tenes que bajar y ayudarle a cambiar una manguera”* (Primer pescador de costeros). En cambio, en el caso de los buques factoría *“si se cortó un cable [de la red] está la gente de cubierta. Vos estás de fábrica. El maquinista con el maquinista. El segundo es el segundo. El contramaestre, el primero, el mozo, el cocinero”* (Primer pescador de costeros).

En cuanto a la duración y configuración del tiempo de trabajo a bordo, se observa en la encuesta de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo que el 61% de los encuestados realiza trabajo nocturno; 34,7% no tiene pausas durante su jornada laboral y 14,8% tuvo sólo un día de descanso entre los viajes realizados. Según emerge en las entrevistas que realizamos, la duración y configuración del tiempo de trabajo a bordo difiere según el tipo de flota. Por un lado, si se trata de los buques congeladores, estos cuentan con una jornada laboral similar a un trabajo en tierra, con horarios pautados y, a excepción de los que realizan guardia, no hacen trabajos nocturnos. En el caso de la flota fresca de altura, no se pesca de noche siendo el primer lance de la red al amanecer. *“En invierno, calcula que amanece a las 7:30-8... A las 8 hiciste firme la red y ya arrastra hasta las 12, 11:30-12:00. Bueno... y ya después a las 6 de la tarde por ahí ya está la red a bordo, así que vos a las ocho o nueve de la noche ya estás comiendo, dormido, comiste al mediodía...”* (Primer pescador de costeros y altura).

Por el contrario, en la flota costera la jornada laboral no tiene comienzo ni fin. “[En] *el costero laburas de la mañana hasta la... toda la noche. 24 horas. Cada tres horas tiras la red y la levantas, la tiras y la levantas*” (Primer pescador de costeros y altura). “*Nosotros cada 4 horas, 3 horas y media levantamos la red. Así que a la hora que te toque, a las 2 de la mañana, a las 3 de la mañana, con frío, viento, lluvia, lo que sea... tenes que salir para afuera*” (Primer pescador costero). En efecto, el 30% de los encuestados manifestó tener alteraciones del sueño.

Los barcos costeros pescan de noche otras especies porque “*los viajes si no se hacen eternos y no se hacen rentables. El marinero no ganaría nada tampoco, entonces como el gasoil está a precios altísimos, los barcos, por ejemplo, los merluceros que a la noche descansaban ahora pescan otra especie, no pescan merluza*” (Armador costero). En efecto, como mencionamos anteriormente, la ganancia de cada trabajador a bordo está ligada a la ganancia derivada del viaje.

Esta lógica de remuneración lleva a soportar e incluso fomentar entre los trabajadores a bordo una amplia jornada laboral y un intenso ritmo de trabajo, para acrecentar las ganancias. “*No, no sabes ni cómo te llamas a veces de los cansancios que te agarra. Ganas plata, pero... es difícil. La pesca siempre es difícil. Siempre tenes un pro y un contra*” (Primer pescador costero). En efecto, según la encuesta realizada a los 648 trabajadores, el principal síntoma en el cuerpo referido por los trabajadores a bordo es el cansancio. Además, el 71,7% expresó que siempre realiza tareas repetitivas y de corta duración, el 36,8% siempre realiza trabajo excesivo y el 48,5% siempre debe controlar varias tareas a la vez. Todos aspectos relacionados con la exposición a riesgos derivados de la carga mental que deben soportar los trabajadores.

La competencia-rivalidad entre los buques del mismo tipo, incluso si son de la misma empresa, es algo que se acostumbra en el sector. “*El pescador tiene una competencia de mirarse el pito, como decimos los varones, unos con otros. Si vos pescas, yo pesco también*” (Armador de costeros). En las entrevistas emerge el conflicto con algunos jóvenes que, si bien quieren embarcarse, tienen una visión distinta del trabajo. “*Yo este último tiempo navegaba con pibes de 28-30 años, me decían, yo subía [cajones] hasta la fila 14 y ellos hasta la 8 subían y después decían <No, yo acá no subo más> y paraban a todos, todo el barco paraba. Porque tienen que decir <aguanta, para> al que está atrás tuyo, al que está atrás, al que tira, al que moja... y bueno, hasta que no vas y le das una mano... ¿Y qué le vas a decir?*” (Primer pescador de costeros y altura). Esta visión distinta converge con un cuidado del propio cuerpo en desmedro de la ganancia obtenida, con cierta reticencia a hacer determinado trabajo o hacerlo, pero a un

ritmo menos intenso. *“Le decís subí el cajón aquel, que lo sube cualquiera no es que no lo pueda subir, y te dice <no, es mi cuerpo, yo no me voy a joder, que venga el otro>”* (Primer pescador de costeros y altura).

Esto lo podemos relacionar con los datos de la encuesta de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo en cuanto a las condiciones no ergonómicas. El 72% de los 648 trabajadores encuestados manifestó tener que levantar cargas pesadas, sin considerar la adaptación del trabajo a su propio cuerpo. Asimismo, las principales molestias y/o dolores en el cuerpo derivados de posturas y esfuerzos en el trabajo se localizan en la cintura, espalda, rodillas, hombros y piernas. Esto, según las entrevistas realizadas, parece ser un aspecto compartido para todos los tipos de flota.

En relación con los factores de riesgos del medio ambiente físico del trabajo, los encuestados por la Superintendencia de Riesgos del Trabajo consideran que son regulares o malas/muy malas el tamaño del espacio laboral (45%), las condiciones de las superficies (36%) y las protecciones y señalizaciones (20%). Adicionalmente, el 96% de los 648 trabajadores respondió tener la necesidad de contar con elementos de protección personal y el 17% respondió haber tenido un accidente de trabajo en el último año. Entre las principales causas de accidentes en los trabajadores se encuentran: los tropiezos con desniveles, objetos/caídas (31%); caída de objetos, materiales o herramientas (16%); golpes por rolido (12%), esfuerzos por manipulación manual de cargas (9%) y golpes de cabos (8%). Esto conlleva a fracturas (25%), herida superficial (22%), esguince o dislocación (21%) y herida profunda o lesión interna (10%).

También existen accidentes laborales a partir de situaciones extremas, donde la exposición al riesgo de sobrevivir es muy grande. Por ejemplo, cuando la red de arrastre se engancha en el fondo del mar; *“Entonces cuando enganchamos el barco se escora, como los dibujitos esos, pero se escora que vos lo ves, lo ves, lo ves y viste... y después se corta algo, se supone que se corta y vuelve y ta-ta-ta [gestos de que se balancea hasta estabilizarse]. Pero se supone que, nunca sabes si se va a cortar o si se va a tumbar el barco, porque es un segundo, el barco hace así y donde lo ayudó con agua se perdió la estabilidad y cagaste, viste”* (Primer pescador de costeros y altura).

En cuanto a los factores de riesgos medioambientales de trabajo, el relevamiento de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo muestra que el 98% de los 648 trabajadores respondió estar expuesto a ruido y el 40% experimentó reducción de la audición, el 88% está expuesto a

vibraciones y el 82% a bajas temperaturas. Esta exposición parece experimentarse con independencia del tipo de flota en que opere el trabajador. Los entrevistados con los que dialogamos mencionan el tener que trabajar con mucho frío, *“no... los fríos que pasas”* (Marinero de altura y factoría), *“las sacudidas, la ropa [mojada]”* (Cocinero de altura y factoría). A estas exposiciones se acostumbran y las naturalizan, adoptan un discurso de no afectación, incluso *“lo que pasa es que, con esos temporales grandes, a veces no puedes comer, porque tenes que comer con un plato en la mano, estás con un plato en la mano y te tenes que estar agarrando porque en cualquier momento estás en el suelo”* (Patrón de barco costero). Dichas situaciones no son las más habituales, empero tampoco son percibidas como situaciones atípicas.

Un aspecto que aún no fue mencionado es la exposición a los temporales en alta mar. En las entrevistas se indagó al respecto y los entrevistados coinciden en que, si trabajas a bordo de un buque congelador, entonces es bastante común afrontar al menos uno por viaje. *“Pasa que los barcos factorías sí o sí te los comes. Porque si vos llegas a tener sesenta días sin temporales, ya es una alabanza”* (Cocinero de altura y factoría).

“El temporal más grande que me comí (...) no te imaginas, no llegamos ni a Miramar, pero no sabes lo que fue (...) no nos quedó ninguna fila de cajones. Voló todo. Yo subí enloquecido arriba y le dije <mono, pega la vuelta, pega la vuelta>” (Cocinero de altura y factoría). Los capitanes cuando se arriesgan, como en este caso que el temporal era inminente, se debe a la competencia-rivalidad; *“eso lo hacen por coso... está bien, nosotros cuando llegamos a la zona de pesca recién salían todos de acá”* (Cocinero de altura y factoría).

Asimismo, los barcos fresqueros de altura también atraviesan temporales. En un temporal con olas de 11-12 metros, subir y bajar la ola con el barco, no viendo nada porque te quedas entre ola y ola, *“estábamos a 6 horas de puerto (...) éramos tres los que sabíamos hacer timón con la palanca, porque no se te puede ir para un lado y para el otro viste”* (Primer pescador de costeros y altura). No podían ir a puerto porque para ello debían cambiar la dirección del barco, quedando atravesado a la dirección de las olas, que de tan grandes seguramente tumbaban el barco. Esto implicó que las tres personas que sabían utilizar el timón se turnaran para mantener el barco en dirección a las olas durante treinta horas que duró la tormenta. En efecto, no encuentran palabras para describir la situación, *“estás vos y el mar, es un segundo, no sabes... el segundo ese no lo... (...) miras para todos lados y es agua, agua y agua”* (Primer pescador de costeros y altura).

Etapa Industrial: el trabajo en tierra

En la industria pesquera, la relación laboral se encuentra fuertemente precarizada tanto porque el trabajo es no registrado o es en situación de gran flexibilidad. La inestabilidad laboral puede explicarse por la menor disponibilidad del recurso, dada la sobreexplotación y crisis de sostenibilidad biológica experimentadas a fines de la década del 90 (Mateo, Nieto y Colombo, 2010; Yurkievich, 2015; Pagani y Gualdoni, 2018). Dado que el puerto de Mar del Plata inicialmente se desarrolló en base a la articulación de la flota fresquera y la industria procesadora en tierra (Mateo, 2003), la incorporación de la flota congeladora resintió a las plantas procesadoras en tierra, quienes optaron por la flexibilización.

La forma legal que encontró el sector fue la cooperativización. En efecto, gran cantidad de trabajadores en dependencia y registrados se convirtieron en socios de cooperativas, con la potencial amenaza de quedarse sin trabajo. Dichas cooperativas son una ficción legal dado que no responden a los principios de la misma y funcionan como empresas dependientes de aquellas proveedoras del recurso a procesar. Esto se hace evidente en la voz de los trabajadores que siguen llamando “dueño” al presidente de la cooperativa que suele ser alguien relacionado con la empresa proveedora.

Asimismo, las irregularidades también se presentan en las jornadas de trabajo. Los trabajadores en tierra, cada noche, son convocados por radio para cubrir los puestos de trabajo del día siguiente. En la frecuencia radial se escucha “*fileteras a las tres*”, “*envasadoras a las cinco*”. Las convocatorias incluyen la planta procesadora en la que presentarse, la cantidad de personas requeridas e incluso los nombres de aquellos que deben abstenerse. Estar presente en la planta procesadora al día siguiente, de madrugada y a la intemperie, no garantiza tener el puesto. Con lo cual, a veces se recorren varias plantas en busca del trabajo diario.

Una vez obtenido el trabajo, que podría ser entre las tres y las siete de la mañana, es incierta la cantidad de recurso a procesar. Por lo tanto, es incierto el tiempo de trabajo, que puede variar entre dos y doce horas. Esta incertidumbre también se refleja en el ingreso que se obtiene ya que el sistema de remuneración es “a destajo”. Es decir, el pago que reciben es por kilo fileteado. Cabe aclarar que el trabajador que se encuentra debidamente registrado en una planta procesadora recibe un ingreso básico con independencia de la producción realizada. Empero no así el resto, quienes reciben sólo el ingreso correspondiente a los kilos procesados. Esto lleva a

los trabajadores a intensificar el ritmo de trabajo para obtener un mayor ingreso, compitiendo con los restantes trabajadores para producir la materia prima disponible.

En efecto, el volumen disponible de recurso para trabajar no sólo que es menor, sino que el tamaño de las piezas se redujeron por la crisis bilógica. Esto afecta las condiciones de trabajo y de ingreso de los trabajadores en tierra: si la pieza de merluza es menor les lleva más tiempo de trabajo lograr cada kilo. Por ejemplo, un cajón de merluza mediana se corta, filetea y cuerea en 30-35 minutos. Con la merluza más chica, la actual, se tarda más de una hora.

Así como el pago a destajo impulsa a un aumento en la intensidad del trabajo, también modifica las tareas realizadas. Esto es así porque muchas veces los trabajadores realizan tareas que no son propias de sus puestos de trabajo con tal de agilizar el proceso. Por ejemplo, las fileteras no manipulan los cajones llenos de merluza, sino que son los peones de planta los que hacen esta tarea dado su peso. Sin embargo, cuando el recurso a procesar es escaso, las fileteras muchas veces manipulan los cajones para poder continuar con su producción y reducir los tiempos muertos.

En cuanto a las repercusiones físicas, los trabajadores de la industria pesquera tienen manos y brazos cortajeados por el cuchillo, los rostros quemados por el frío, los ojos enrojecidos por el cansancio. Artrosis y tendinitis, articulaciones y manos siempre doloridas, músculos entumecidos y huesos calados por el frío en el lugar de trabajo están presentes en los trabajadores de la industria pesquera. Todos estos, síntomas que resienten la salud de quienes realizan trabajos manuales y repetitivos.

Asimismo, es destacable la estigmatización social que convierte el ser un trabajador de la industria pesquera en una condición. El olor a pescado es una marca visible del trabajo en los espacios públicos o en otros potenciales trabajos. Así como, la brutalidad resalta como un aspecto característico y ciertas costumbres y hábitos de presentación y limpieza descuidados.

Esta es una de las ramas de actividad económica con mayor riesgo de accidentes, según las estadísticas de la Superintendencia de Riesgos de Trabajo. Incluso se puede observar que los accidentes son levemente mayores a partir de la menor disponibilidad del recurso. Esto podría deberse a que la pieza a procesar tiene un menor tamaño y, por lo tanto, los movimientos que se llevan a cabo a un ritmo mayor para mantener el ingreso son más riesgosos. Por otra parte, en general, los trabajadores en tierra se niegan a utilizar los elementos de seguridad en el trabajo

porque se transforman en obstáculos para desarrollar de forma eficiente las tareas. Por ejemplo, los guantes los hace menos precisos y el delantal impermeable es pesado e incómodo.

Los trabajadores de la industria pesquera compensan los períodos de desempleo en el sector con otros de baja calificación, menores ingresos y que duran menos de un año. En su mayoría, se trata de personas que han interrumpido sus estudios para trabajar por lo que su educación formal es escasa. Las trayectorias laborales reflejan, en el caso de los varones, a la construcción y la gastronomía como la alternativa más frecuente. El servicio doméstico y el trabajo textil a domicilio, en el caso de las mujeres. Estas también lo adoptan cuando el deterioro físico hace muy difícil seguir en el sector pesquero, cerca del retiro laboral.

Reflexiones Finales

La actividad pesquera, en tanto actividad de producción primaria, constituye una actividad crítica para el estudio de las CyMAT. Por ello, el objetivo de la presente ponencia fue analizar las CyMAT en la pesquería de merluza común diferenciando sus dos etapas de la cadena productiva (extractiva e industrial) y los tipos de flota que operan en la pesca.

En consecuencia, identificamos diferencias significativas en cuanto a la estabilidad laboral y las condiciones de contratación según la etapa de la cadena productiva. En el trabajo a bordo (etapa extractiva), el trabajo es registrado y, aunque las relaciones empresa-trabajador no suele ser mayor a 5 años, existe continuidad en la actividad. Sin embargo, en el trabajo en tierra (etapa industrial), el trabajo no sólo es en gran proporción no registrado o en situación de flexibilización como las cooperativas, sino que, existe inestabilidad laboral que se traduce en desempleo o subempleo teniendo los trabajadores que buscar trabajo en otra actividad.

Aunado a ello, se encuentra la remuneración, que si bien el sistema es el mismo para ambas etapas del proceso productivo (pago a destajo), los trabajadores a bordo manifiestan tener un trabajo bien pago mientras que los trabajadores en tierra no; además que estos últimos sufren estigmatizaciones sociales derivadas de su trabajo.

Luego, en cuanto a las tareas, la organización y configuración del tiempo de trabajo, podemos concluir que estas afectan a la salud de los trabajadores con independencia de la etapa en que se encuentren, pero lo hacen de forma más evidente en los trabajadores de barcos costeros y en los trabajadores en tierra. Las tareas son manuales y simples, con ritmos laborales intensos, en

largas jornadas con escaso descanso y turnos nocturnos. La distinción puede darse para la flota congeladora, dado que está altamente mecanizada y no realiza trabajo nocturno, aspecto que comparte con la flota fresquera de altura.

Por otra parte, tanto los trabajadores a bordo como en tierra deben soportar dolencias y frío en el cuerpo, producto de las condiciones del medioambiente de trabajo. Ambas etapas del proceso productivo tienen altos índices de accidentabilidad, pero hay discrepancia en el tipo de accidente laboral. Los trabajadores en tierra suelen tener accidentes de tipo más superficiales (manos cortajeadas, resbalón) mientras que los trabajadores a bordo suelen tener accidentes de tipo más profundos (golpes en la cabeza con herramientas de trabajo).

A su vez, el tipo de exposición al riesgo es distinta. Los trabajadores a bordo están expuestos a situaciones extremas por la naturaleza intrínseca de su tarea. Las tormentas en alta mar o el mal funcionamiento del barco ponen en riesgo la supervivencia de los trabajadores.

Para terminar, es dable reflexionar de forma crítica sobre las CyMAT en la pesquería de merluza común, en tanto actividad productiva donde prevalecen determinados modos de trabajo debido a la interdependencia con el recurso pesquero y una exposición al riesgo naturalizada. Si bien, la exposición al riesgo por grandes tormentas en alta mar que enfrentan los trabajadores a bordo no puede anularse, hay otros aspectos que son susceptibles de mejorarse y/o atenuarse.

Este es el caso del modo de contratación laboral de los trabajadores de la industria pesquera que se traduce en trabajo no registrado o cooperativizado. A su vez, es posible la adopción de estrategias de concientización para la utilización de los elementos de protección y seguridad, así como un intercambio directo con los trabajadores que hagan sus aportes para mejorarlos y hacerlos más eficientes.

Otro aspecto crítico es la naturaleza de la actividad y su interdependencia con el recurso pesquero, que establece la duración de la jornada laboral y los tiempos de descanso. Sin embargo, hemos observado que el sistema de pago a destajo es el motivador a intensificar los ritmos de trabajo por lo que esto podría pensarse de forma distinta. A su vez, un programa de prevención y sensibilización para los actores de la actividad pueden llevar a reducir la competitividad entre ellos y priorizar un mejor cuidado del cuerpo del trabajador. Por ejemplo, haciendo adaptaciones ergonómicas en determinadas tareas o bien dotando de mayor tecnología al proceso a bordo para que el trabajo realizado no repercuta tanto en el cuerpo.

Referencias Bibliográficas

Cutuli, R. D. (2022). Del trabajo a la casa...: mujeres y precarización laboral en la industria pesquera marplatense 1990-2010. (1a ed.) Mar del Plata: EUDEM - ISBN: 978-987-8410-73-9

Glasse, B. y Strauss, A. (1999). The Discovery of grounded theory: strategies for qualitative research. New York: Aldine de Gruyter.

Larrazábal, M.F., Baltar, F. y Pagani, A. (2021). Caracterización del trabajo a bordo en la pesquería de merluza común (*Merluccius hubbsi*), del stock al sur del 41°S. Informe Técnico Oficial del Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP).

Mateo, J. (2003). De espaldas al mar. La pesca en el Atlántico Sur. Siglos XIX y XX. Tesis de Doctorado en Historia, Barcelona: Universitat Pompeu Fabra.

Mateo, J. A.; Nieto, A. A. y Colombo, G. J. (2010). Precarización y fraude laboral en la industria pesquera marplatense. El caso de las cooperativas de fileteado de pescado. Estado actual de la situación y evolución humana de la rama 1989-2010. Concurso Bicentenario de La Patria: Premio Juan Bialett Massé.

Neffa, J. C. (2015). Los riesgos psicosociales en el trabajo: contribución a su estudio. (1a ed.) Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Centro de Estudios e Investigaciones Laborales - CEIL- CONICET - ISBN 978-987-21579-9-9

Neffa, J. C. (2017). La problemática de los riesgos psicosociales en el trabajo. Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo (pp. 69-100)

Neffa, J. C. (2018). Los riesgos psicosociales en el trabajo: el marco teórico de la investigación. (1a ed. especial) Corrientes: Editorial de la Universidad Nacional del Nordeste EUDENE - ISBN 978-950-656-169-7

Pagani, A. N. y Gualdoni, P. (2018). Sector pesquero. En Mar del Plata Entre Todos, Segundo Informe de Monitoreo Ciudadano. Para saber qué ciudad queremos, necesitamos saber qué ciudad tenemos (pp. 248-259). Buenos Aires: Red Mar del Plata Entre Todos - ISBN 978-987-46368-2-9

Schulze, M. S. (2014). Representaciones obreras sobre las condiciones laborales en la industria pesquera de Mar del Plata (2007-2012). *Revista Conflicto Social* – Año 7, N°12.

Schulze, M. S. y Góngora, M. E. (2022). Los agentes económicos de la pesca industrial en la Argentina: las cámaras empresariales pesqueras. *Nuevo mundo, mundos nuevos*. N°22 – <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.87136>

SSPM (2019). Informe de cadenas de valor. Pesca. ISSN: 2525-0221

Yin, R. K. (1994). *Case Study Research: Design and Methods*. Sage Publications, Thousand Oaks, CA

Yurkievich, G. (2015). La industria pesquera argentina en los albores del tercer milenio: Transformación estructural, conflictividad social y deterioro ambiental. *Argentina Como Geografía*, Nro.1, pp: 66–84.