

Els tècnics de senyals marítims reconvertits per l'administració

Els últims farers

El dia 1 de gener va entrar en vigor la llei de Ports i Costes que suposà l'extinció dels farers com a funcionaris. El ministeri els va donar dues alternatives: seguir dins l'administració o passar a règim d'excedència com a personal laboral. Bona part d'ells varen optar per la primera opció.



Al llarg dels Països Catalans hi ha prop de 54 fars. En la foto una panoràmica del far de Cullera.

VICENT A. JIMÉNEZ

El dia 1 de gener el cos de tècnics de senyalitzacions marítimes de l'estat, més coneguts per farers, deixaven de ser un cos amb l'entrada en vigor de la llei de Ports i Costes. Amb aquesta llei, els farers o bé han de deixar de ser funcionaris i integrar-se en excedència com a personal laboral adscrit a l'Ens Públic de Ports i Costes —òrgan substitutiu de l'antiga Direcció General del mateix nom—, o bé han de continuar treballant de funcionaris en altres departaments de l'administració, però no de farers.

El Ministeri d'Obres Públiques i Transports (MOPT) dona dos motius per a la reconversió: el progrés tècnic i la rigidesa que la funció pública té per al desenvolupament de la professió de farer. Així, el president de l'Ens Públic de Ports i Costes, Mariano Nabas, afirma que “fins ara la presència de l'home al peu del far era molt important. Ara, amb l'automatització, la relació far-farer ha desaparegut”. Segons Nabas, abans “els vaixells no tenien altra

ajuda que no foren els fars. Avui, amb el progrés tecnològic i la incorporació de radars i comunicació per satèl·lit, els fars s'han convertit en un element complementari de senyalització marítima; ja no són l'únic, com abans”. Orlando García, president de l'Associació de Farers de l'estat espanyol, discrepa de Nabas: “No hi cap far que siga automàtic al cent per cent. A més, en molts l'automatització no es necessita. Per exemple, el far de la Costa de la Mort, a Galícia, no està automatitzat; és a dir, que si hi ha un error de funcionament, el sistema general no és substituït pel sistema de reserva, com hauria de passar en un far automàtic”. Segons Esteban Ruiz, farer de València: “Encara que hi haja fars automatitzats, sempre hi haurà alguna persona, es diga farer o d'altra manera, que en vigile el funcionament”.

UNA RECONVERSIÓ OBLIGADA

Alguns farers convenen amb el MOPT

que la rigidesa de la funció pública impedeix d'agilitzar el servei. Per tant, la reestructuració del cos era necessària. Però Orlando García creu que la reestructuració es podia haver fet d'una altra manera. “Nosaltres volíem continuar com a funcionaris. Calia reajustar el cos de farers en lloc d'extingir-lo. Així, l'excedent de personal hauria quedat en el camí durant el procés”.

Per a Xavier González, farer de Cullera (Ribera Baixa), l'horari laboral fixat pel Ministeri és un desgavell. “Per a una fana com la nostra, l'horari de funcionari de 8 a 3 no tenia sentit. Fins ara nosaltres hem complert dos horaris; l'oficial i l'oficiós. Des de sempre, el far ha funcionat de nit, per això nosaltres hem hagut de treballar tothora, quan el més lògic haguera estat d'establir un horari que anara de la posta a l'eixida del sol, com antigament”.

El president dels farers, Orlando García, creu que “això va ser una operació

que el MOPT va utilitzar per poder traure la llei i justificar la reconversió”.

Però la pretensió del Ministeri, però no agafava pas els farers per sorpresa. “Fa ja dos anys i mig —assenyala García—, vam intentar que no eliminaren el cos, però l'administració s'hi va negar, amb una actitud poc negociadora”.

Quan va començar la negociació amb els sindicats, la llei ja havia estat aprovada pel Congrés i la debatia el Senat. L'administració, doncs, es trobava en una posició de força respecte als interlocutors socials. Així, el Ministeri va rebutjar les principals reivindicacions dels farers de deixar la funció pública i passar a ser personal laboral.

En primer lloc, la petició de saber quins llocs de treball quedaven vacants en l'administració no va ser tinguda en compte pel MOPT. Orlando García opina: “Això no era donar-nos una opció real i, per tant, la transformació ha estat una reconversió obligada”.

Un altra demanda dels farers era que en cas d'acomiadament improcedent, la readmissió o la indemnització del treballador fóra una decisió que depenguera d'ells i no de l'empresa, com estableix l'estatut del treballador. Per al representant màxim dels farers, aquesta reivindicació no era gens il·lògica, ja que l'antiguitat com a funcionari, si bé ha estat reconeguda a l'hora de fixar els sous, no ho ha estat en el cas d'una indemnització per acomiadament improcedent. “Si es donara un cas d'aquest tipus, l'empresa optaria per indemnitzar-nos, ja que li costaria molt poc”. García recorda que, en altres casos, el MOPT sí que ha acceptat aquesta demanda.

A més, amb la reconversió del cos, els farers han ingressat en la Seguretat Social. Segons ells, aquesta integració els ha ocasionat una pèrdua important de prestacions socials que tenien, com ara les ajudes institucionals a l'hora de comprar pis. Els sindicats provaren d'aconseguir de l'administració aquest tipus de subvencions, que en altres casos havia concedit, però el Ministeri s'hi va negar, un vegada més. “La negociació —assenyala García— va ser una reunió descafeïnada. Els sindicats varen pregar més que negociar”.

LA FORÇA DELS DINERS

La intransigència de l'administració, juntament amb l'escassa informació que fins ara han rebut els farers, ha fet que molts hagen optat per abandonar la pro-

ELS FARS ALS PAÏSOS CATALANS



fessió i continuar fent de funcionaris. Així, dels 125 farers que hi ha al llarg dels Països Catalans, només la meitat, aproximadament, han decidit de continuar la professió com a personal laboral; l'altra meitat ha optat per continuar dins l'administració. Així, mentre a Tarragona amb cinc places per cobrir, tres han deixat el far, a València s'ha donat el cas contrari: les tres places (fars de València, Canet de Berenguer i Cullera) han estat cobertes. En altres llocs, com per exemple a Astúries, el percentatge de farers que s'han quedat és molt menor: de 22 places sols n'han cobert 8.

La causa d'aquesta situació desigual és l'increment del sou, que depèn del port a què està adscrit el far. A Esteban Ruiz, Xavier González i Guillem Blasco, els farers de València, Cullera i Canet de Berenguer respectivament, signar un contracte com a treballadors del port autònom de València els ha representat un increment important de prop del 30%. "Des del punt de vista econòmic -afirma Esteban Ruiz-, de la reconversió, n'hem eixit beneficiats. Però, l'increment d'ací no es pot generalitzar a la resta de l'estat espanyol. Per exemple, a Castelló la nòmina sols ha pujat un quatre per cent".

Segons Orlando García, a part el sou, la gent també ha tingut en compte l'emplaçament geogràfic. "Molta gent va imposar com a condició de quedar-se a la comarca". La duplicació de la feina pot ser, sens dubte, la contraprestació de continuar treballant com a farer amb més salari i a la mateixa zona. Ara, amb la nova llei, els farers no sols han d'atendre el far o fars que els pertorquin, sinó que hauran de portar els senyals de balisació dels ports i fer altres tasques que encara desconeixen.

Amb la nova regulació jurídica, la sensació d'incertesa dels farers és la nota predominant. Cap d'ells no té clar si continuarà treballant com a tècnic de senyalitzacions marítimes o si, a més d'això, farà altres tasques. Esteban Ruiz, farer de València indica: "Ara esperarem que l'autoritat portuària ens diga quines són les nostres funcions. Crec que ara també portarem els senyals de terra, com el balisament i els llums dels ports".

Per a l'administració les futures funcions dels farers són molt clares. El president de l'Ens de Ports de l'estat, Mariano Nabas, així ho explicava: "Amb l'entrada en vigor de la llei, els farers passaran a formar part d'uns equips de manteniment. No és imprescindible que hagen de dedicar-se al far. De fet hi ha previst que, en els ports on hi haja excedent de tècnics, aquests es dedicaran a qualsevol feina portuària".

Per als farers aquesta transformació del cos pot acabar amb la creació d'una central de dades que controlaria automàticament tots els fars d'una comar-



Els farers de València, Cullera i Canet de Berenguer afirmen que ells han eixit beneficiats amb la reconversió.

VICENT A. JIMÉNEZ

ca. "El nostre futur pot ser la centralització des d'una consola. Però, per a això, hauran de funcionar correctament els fars, no com passa ara".

A part la incertesa sobre la feina a fer, per als farers el futur no és gens clar. Els qui han optat per esdevenir personal laboral, encara que ho hagen fet en règim d'excedència, veuen negra la possibilitat de tornar a l'administració. El president dels farers espanyols, Orlando García, assegura que si bé teòricament tenen assegurat, per llei, el retorn a l'administració, "en realitat no és tan simple com sembla, perquè cada lloc de treball de l'administració exigeix uns requisits concrets que s'han de complir".

EL FARER: UNA VIDA DURA

Els farers són matiners. El seu horari comença a primera hora del matí i moltes vegades no s'acaban fins a la posta

de sol. La feina depèn de l'orografia i de les condicions climàtiques de cada far. Per exemple al Nord, a conseqüència de boires, tempestes i penya-segats, l'activitat és molt més intensa que no pas a l'eix mediterrani. No obstant això, sí que es pot dir que la vida de farer és dura tant al nord com a l'eix mediterrani.

"La jornada comença molt d'hora -afirma Xavier González, farer de Cullera-, a les vuit del matí ja revise l'equip electrònic per solucionar alguna avaria". Normalment, les avaries no es reparen al cent per cent, i en molts casos cal enviar els equips al Centre Tècnic de Senyals que és a Madrid. A part revisar l'equip, els farers unten i netegen la llanterna, fan un comunicat meteorològic i anoten en un diari tot el que ha succeït durant el dia. A l'estiu la jornada s'allarga més que a l'hivern i fins a les deu del vespre vigilen el funcionament del far.

"Una vegada -explica González- vaig passar-me tota la nit manejant amb la mà el far, per produir el raig de llum, perquè l'auto-gir s'havia fotut". Guillem Blasco, farer de Canet de Berenguer, també comenta la seua experiència. "Era una nit de tormenta seca. El vent bufava de nord amb molta virulència. De sobte un llamp va caure prop de la torre. El far es va quedar apagat, s'havia cremat la meitat de l'equip. Vaig intentar reparar l'avaria però era impossible. Aleshores vaig trucar a la Comandància de Marina perquè avisara els vaixells que el far estava apagat. Vaig patir molt aquella nit, perquè el llamp va ser impressionant."

Anècdotes com les de Xavier i Guillem són molt sovint viscudes per altres companys seus. Ja abans de 1847, els ermitans eren els qui s'encarregaven de fer llum als vaixells, en estar les ermites construïdes junt a la torre. A partir d'aqueix any, el govern espanyol va elaborar un pla d'enllumenat marítim que va ser aprovat el 13 de setembre junt amb la creació d'un cos de torrers de fars, al qual aleshores també s'accedia per oposició. Ara amb la nova llei, els farers són un cos destinat a extingir-se i els que queden són els últims de tota una generació.

Vicent Lafora