

CAPÍTULO 2

VIDA INTERNA DE LA INSTITUCIÓN BARCO

2.1 La vida a bordo

2.1.1 Introducción

La *Institución Total Barco Mercante* está compuesta, como hemos visto, por un grupo de personas que desarrollan unas funciones profesionales a bordo de un barco, en el que además conviven, compartiendo unas horas de comida y de descanso, aislados durante días o semanas (lo que dure una travesía) del mundo de tierra y separados durante semanas y a veces meses de su hogar.

Estas personas han embarcado libremente y están unidas legalmente al barco o, mejor dicho, al naviero o armador, mediante un contrato de trabajo. Sin embargo, la circunstancia de pasar largos períodos de tiempo en la mar o fuera de la jurisdicción de su país, hace que el personal con mando adquiera unas prerrogativas que pueden ir más allá de lo comúnmente laboral.

Estas personas se encuadran en una estructura jerárquica, en la que el personal con mando tiene un ascendiente importante, no sólo en lo que se refiere a la realización de la

labor profesional, sino también a ciertos aspectos de la vida privada de la tripulación.

Una tripulación no es, pues, únicamente un equipo laboral, sino que es un grupo humano en el que cada miembro ha de poder satisfacer sus necesidades humanas a nivel privado y de simple relación humana a nivel comunitario.

Este grupo humano *se encuentra sometido a las muy peculiares acciones recíprocas que se manifiestan con absoluta normalidad cuando el buque se hace a la mar y no en otras circunstancias que pueden ser reputadas excepcionales (buque en puerto; en reparación; en fondeaderos de largo amarre; buque a espera de órdenes; etc.)*³¹

Un factor importante en la vida y el trabajo de los barcos es la rutina, a que ya se ha hecho referencia anteriormente. Esta rutina, que se presenta muchas veces como uno de los inconvenientes de la vida del marino, es al mismo tiempo un tesoro altamente apreciado. El mejor ambiente a bordo de un barco se vive en viajes largos. La gente se sitúa en su circunstancia y adopta un ritmo de vida que le permita sentirse lo mejor posible.

La organización de la tripulación funciona.

La llegada a puerto es lógicamente muy esperada, especialmente por aquéllos que *llegan a casa*. Sin embargo, la vida de tripulación, grupo humano, se resiente. La gente está más nerviosa. Los que están cerca de casa, para ir corriendo hacia allí, los que no, para aprovechar el tiempo y romper la monotonía. Hay algo en la organización de la vida a bordo, que se deteriora. Esto no quita lógicamente todo lo positivo que tiene el llegar a puerto, algo tan esperado por el marino. Simplemente se trata de matizar que todo lo que altera la rutina para la que el barco está hecho, tiene una influencia en la relación interna de la tripulación y la organización de la vida a bordo.

³¹ HERNÁNDEZ IZAL, S. *Aproximación a la sociología marítima*. Barcelona, 1988, p.15

2.1.2 Vida jerarquizada

El barco mercante configura una institución altamente jerarquizada. Esta jerarquización, como comenta Hernández Izal³² no solamente se da por ley, sino que también *por atavismo y a modo de escuela tradicional*. Las dureza de la vida de mar, la necesidad de un trabajo organizado, en el que las instrucciones deben ser precisas y breves, sin lugar a discusiones, el mismo hecho de que en la mar no hay autoridad externa a la que recurrir, han dado pie a una organización muy jerarquizada. Y este esquema, como dice el citado Hernández Izal, se da tanto en países de economía de mercado, como en países socialistas.

La jerarquización de la vida a bordo, no tiene sólo una finalidad de disciplina y organización de trabajo, sino también de facilitar unos puntos de referencia necesarios en toda vida socialmente organizada. Esto, por supuesto, no implica necesariamente que esa jerarquización vaya más allá de lo que es un mero sistema de organizar social y laboralmente un grupo humano, pero de hecho, también se dan deformaciones con claras connotaciones militares y en muchos casos ejercicios abusivos del mando que, interfieren aspectos privados de la persona.

Dice Tony Lane³³: *La jerarquía incide en la mayoría de los aspectos de la vida a bordo, genera malestar, revela profundas divisiones sociales dentro de la tripulación y en este aspecto por lo menos parece ofrecer un auténtico microcosmos social.*

De hecho, tradicionalmente y posiblemente debido a que antiguamente la marinería pertenecía a los estratos sociales más bajos, mientras que la oficialidad tenía un cierto status social, sobre todo cuando la marina mercante estaba íntimamente ligada a la marina de guerra, la jerarquía ha velado mucho por mantener su *status* y tener bien controlados a los subalternos.

Esta mentalidad podría haber evolucionado con la elevación del nivel cultural de la marinería y los esquemas democráticos del mundo industrialmente desarrollado, pero ha

³² ver (31)

³³ Lane, Tony "*Grey Dawn Breaking - British Merchant Seafarers in the late twentieth century*". Manchester University Press, Manchester 1986.

sufrido una involución a través de la proliferación de barcos con oficialidad europea y marinería asiática o africana. En estas circunstancias, se levantan nuevas barreras, que hacen que la vida a bordo sufra un nuevo aumento de jerarquización, cuando en los barcos con tripulación española, por ejemplo, este concepto se había atenuado bastante.

Aquí hay que tomar en consideración también que, como ya se ha dicho, no es lo mismo un barco de carga con 15 tripulantes, que un barco de pasaje con 300.

Podríamos concluir este apartado diciendo que cierta jerarquización en los barcos es necesaria, por la fuerte incidencia que el orden y la disciplina de trabajo tienen en la seguridad del barco y de la tripulación. Otra cosa es, cuando esa jerarquización incide de lleno en el tiempo libre, de tal manera que el tripulante se sienta "sometido" las 24 horas del día.

Esto ocurre cuando se practica un trato discriminatorio, más propio de la relación señor - criado, que de una relación laboral, o bien cuando no se tienen en cuenta aspectos que para la persona son importantes.

Bernard Vincent, diácono francés, que lleva años embarcado en barcos de bandera de conveniencia y con tripulaciones internacionales, comenta el caso de un tripulante musulmán al que no se le tenía en cuenta su prohibición de comer carne de cerdo y se le ponía en la tesitura de pasar hambre o hacerse sentir mal con su conciencia.

Aunque profesionalmente el estilo de dar órdenes, por ejemplo en una maniobra, pueda tener una similitud con el mundo militar, no se debe olvidar, que los subalternos son tan empleados de la naviera como los mandos y que precisamente la misión de éstos, es no sólo asegurarse que los trabajos se hagan bien, sino también de que los tripulantes puedan desarrollar ciertas exigencias humanas personales y también colectivas.

2.2 Esquema de una tripulación

A pesar de las importantes diferencias entre la composición de una tripulación, según el tipo de barco que consideremos, vamos a partir de lo que sería una tripulación clásica en un barco de carga de 20 a 30.000 Tons.

Mandos:*Capitán**Jefe de Máquinas**1er.Oficial**1er.Oficial de Máquinas**2do.Oficial**2do.Oficial de Máquinas**Oficial de Radio**3er.Oficial**3er.Oficial de Máquinas*Alumnos en prácticas:*Alumnos de Náutica**Alumnos de Máquinas**Alumno de Radio*Maestranza:*(cubierta)**(máquinas)**(fonda)**Contramaestre**Calderetero**Mayordomo**Carpintero**Electricista**Cocinero*Subalternos:*Marineros**Engrasadores**Camareros**Mozos**Marmitones*

Por departamentos, podemos clasificar la tripulación en:

*Departamento de Cubierta**Departamento de Máquinas**Departamento de Fonda*

Vamos a analizar con detalle las funciones de cada tripulante, es decir, su rol a bordo. Para ello comenzaremos, sin embargo, haciendo unas consideraciones previas muy importantes de cara a considerar lo que representa ejercer un rol en un barco.

2.3 Roles

2.3.1 El sentido sociológico del rol.

Las distintas acciones que se realizan en una sociedad están en su mayor parte tipificadas. La tipificación de las formas de acción requiere que éstas posean un cierto sentido objetivo, para lo cual se requiere también una objetivización lingüística.

Por ejemplo, el capitán que da una orden de maniobra está ejecutando algo que le es propio: dar órdenes. El que desde el muelle lo vea dar órdenes desde el puente, interpretará que es el capitán. Esta acción se denomina "dar órdenes" y con esta expresión se la conoce.

El capitán, en el momento de dar la orden está desempeñando unas funciones, está "actuando" según el papel que le corresponde y se identifica con esa acción, como propia de su cargo y responsabilidad. Esa identificación, sin embargo, no es plena, no abarca todo el "yo" del capitán, sino sólo una parte del mismo.

Esta parte, sin embargo, como expone n Berger y Luckmann ³⁴ *se objetiviza, según las tipificaciones socialmente disponibles. Dicho segmento es el verdadero "yo social", que se expresa subjetivamente como distinto de la totalidad del "yo" y aún enfrentándose a ella...El actor se identifica así con las tipificaciones de comportamiento objetivizadas socialmente in actu, pero vuelve a ponerse a distancia de ellas cuando reflexiona posteriormente sobre su comportamiento.*

Es decir, que el capitán se puede ver a sí mismo como capitán, de la misma manera que podrá verse a sí mismo como esposo, como padre, como compañero, etc. En cada caso, desarrollará una función que socialmente está tipificada.

Como capitán, hay una serie de normas de cómo debe actuar un capitán, de lo que se espera de él y lo mismo como esposo o como padre.

La persona que desarrolla distintos roles en un espacio corto de tiempo tiene a veces la sensación del actor que se cambia de vestimenta entre un acto y otro para desempeñar otro

³⁴ Berger y Luckmann "La Construcción social de la realidad". Amorrortu Editores. Buenos Aires, 1.968.

papel. En realidad cada "rol" que desempeña una persona en la vida representa un papel distinto en el "teatro de la vida".

Al desempeñar "roles", afirman Berger y Luckmann, los individuos participan en un mundo social; al internalizar dichos "roles", ese mismo mundo cobra realidad para ellos subjetivamente.

Es decir, que a través de esas funciones o roles que socialmente se espera desempeñe una persona, ella misma se reconoce como protagonista de ese papel y lo asume como propio.

Los distintos roles vienen regulados por unas normas sociales, de tal manera que la persona tiene que cumplir con ellas si no quiere verse socialmente reprobado.

Los roles representan el orden institucional...El desempeño del "rol" representa el "rol" mismo...El "rol" representa todo un nexo institucional de comportamiento...(Berger y Luckmann)³⁵.

El orden social está estructurado en roles. La tripulación de un barco está estructurada en "roles": capitán, jefe de máquinas, contramaestre, cocinero, etc. Cada uno tiene un marco de obligaciones y derechos, dentro de los cuales se tiene que mover si espera ser reconocido como tal.

Así, cada uno de ellos, representa el *rol mismo*, es decir, que el cocinero, no es ya Juan Pérez, que hace de cocinero, sino que se objetiviza como cocinero y todo el mundo, aunque no sepa quién es ni cómo se llama, sabrá lo que cabe esperar de él como cocinero.

En segundo lugar, el rol de cada uno de esos tripulantes guarda un nexo entre sí, abarcando la *institución barco*, de la misma manera que ésta se integrará en otro conjunto superior que será el tráfico marítimo, dentro del cual habrá una diversidad de roles, como será la de director de la naviera, jefe de personal, jefe de tráfico, cargador, estibador, etc., etc.

Con todo esto, vemos cómo la actividad de una persona se puede concretar en una serie de roles, que esta persona aprende y de tal manera que, el cumplimiento mejor o peor de

³⁵ ver (34).

las normas que rigen socialmente ese rol, le harán sentir como mejor o peor capitán, cocinero, etc.

La sociedad en general queda estructurada a través de un sistema de roles, que actúan como puntos de referencia, que permiten a cada individuo situarse, saber el lugar que ocupa en esa sociedad y que otorgan a ésta unas garantías de buen funcionamiento y continuidad.

El que sube a un barco se encuentra con un organigrama de tripulación, en el que cada uno tiene una misión bien definida, y así el propio recién embarcado se sitúa pronto conociendo los cargos antes que a las personas que los ocupan. El capitán es el capitán, aunque tarde días en saber cómo se llama y lo mismo con el carpintero, el electricista, los engrasadores, los timoneles, etc.

La propia persona que embarca sabe también enseguida cuál es el papel que debe desempeñar y para el resto de la tripulación será el nuevo 2º oficial, el nuevo marmitón, el nuevo mayordomo, etc.

Como dicen los citados Berger y Luckmann³⁶: *La institución, con su conjunto de acciones "programadas" , se asemeja al libreto no escrito de una obra teatral. La realización de la obra depende de que actores de carne y hueso desempeñen reiteradamente los "roles" prescritos. Los actores encarnan los "roles" y actualizan la obra representándola en un escenario determinado. Ni la obra, ni la institución existen empíricamente fuera de esta institución recurrente. Decir, pues que los "roles" representan instituciones es decir que posibilitan que ellas existan, una y otra vez, como presencia real en la experiencia de individuos concretos.*

Es decir, la tripulación no existe sin los tripulantes, sin los distintos *roles* que cada uno desempeña y al mismo tiempo esos *roles* encuentran su significado dentro de la institución tripulación.

Los distintos roles, a pesar de que internacionalmente están definidos, pueden tener algunas diferencias, según el país e incluso, dentro de un mismo país, según la naviera y a

³⁶ ver (34)

veces el barco.

En algunos barcos, por ejemplo, corresponde al *rol* 3er. oficial hacerse cargo del botiquín. En otros barcos puede corresponderle al 2º oficial.

Con todo, hay un bloque fundamental de obligaciones y atribuciones que están suficientemente definidos para que toda persona que embarque en cualquier barco, sepa básicamente qué se va a esperar de él y qué se le va a reconocer.

Para conocer cómo se estructura la *sociedad tripulación* es necesario conocer cuáles son los roles que en ella se realizan y cuáles son las normas que la rigen.

La normativa que rige las funciones básicas de los distintos *roles* dentro de una tripulación vienen recogidos en los reglamentos internos de las navieras, en la legislación mercantil del país (código de comercio español), reglamentos diversos, amén de ciertos convenios internacionales.

2.3.2 El rol *performance*

Ha quedado ya manifestado que el rol es como una pauta de actuación. Es *lo que se espera* del que lo desempeña. Socialmente, se tiene tan asumido lo que se espera de cada rol, que una misma persona en el cumplimiento de distintos roles puede mostrar una conducta distinta, incluso contradictoria. Esto es perfectamente apreciable en tierra, en donde vemos que una misma persona en distintos ámbitos puede ser completamente distinta. Un directivo puede ser una persona celosísima de la disciplina en su lugar de trabajo y, cuando sale a la calle, al volante de su coche, puede ser un conductor indisciplinado. Una persona puede ser también un sumiso empleado en el lugar de trabajo y un déspota en la educación de los hijos.

Es evidente que en estos cambios de actitud la psicología nos aportará una gran información sobre compensaciones y frustraciones. No es esto lo que ahora nos interesa aquí, sino la influencia que unos ciertos modelos tienen en nosotros. El que dirige a un grupo de personas se mira en un modelo que le dice que ha de conseguir una eficacia en el trabajo del personal a su cargo y que para ello es necesario aplicar unas normas de disciplina.

El que conduce lo hace con la idea de demostrar que es un buen conductor y eso posiblemente lo interpretará como ser ágil y seguro al volante y que su habilidad le permite ir más rápido que nadie.

El empleado sumiso habrá aprendido que obedeciendo escrupulosamente las órdenes de sus superiores es bien considerado por éstos y ello le da confianza y satisfacción en su trabajo.

El padre déspota tal vez tenga una idea de que hay que ser duro con los hijos, como lo fueron con él, pues la vida es dura y hay que prepararlos para la lucha.

Hace falta un espíritu ampliamente crítico para darse cuenta de que la persona al interpretar un rol debe tener el carácter y el valor de crear su propio personaje.

Las personas que son capaces de ello, llaman la atención y suelen ser respetados, aunque a veces se les tilde de raros.

El P. Maximilian Kolbe rompió el molde del *rol performance* propio de un recluso de un campo de concentración, cuando en *Auschwitz* ofreció su vida a cambio de la de un compañero que tenía familia. Es de esperar del rol de recluso, que intente sobrevivir y no que se ofrezca voluntario a ser ejecutado a cambio de otro.

Si nos trasladamos al ámbito de un barco mercante, nos encontramos en que ahí, la variedad de roles, como se ha dicho, queda muy mermada, puesto que el rol que le corresponde como tripulante llega casi a confundirse con la misma persona que lo desempeña.

Con todo, podemos hacer las siguientes observaciones:

- Como veremos al hablar de ajustes primarios y ajustes secundarios³⁷, hay unas actitudes que sin ser las oficialmente previstas, son más o menos normales dentro de lo que cabe esperar de un tripulante. Por ejemplo, que un tripulante aproveche los viajes que hace el barco para hacer turismo, puede ser considerado como normal. Que un día, en un puerto, vuelva a bordo bebido, también puede considerarse normal, sin que ello signifique una aprobación general del hecho en sí.

³⁷ ver apartado 2.5.4.

- El tripulante aprende cómo se espera comúnmente que desarrolle su rol y ello llega a convertirse una norma tácita, de tal manera que aunque lo que haga pueda ser reprochable, si encaja dentro de lo *normal*, no será mal visto por los compañeros, no llamará la atención.

- Dentro del organigrama del barco y aunque en teoría, toda la tripulación debe apuntar a unos resultados en equipo, según los cargos se producen unas ciertas oposiciones o resistencias, que en el fondo buscan un equilibrio interno.

Así, el capitán, representante del armador y de la ley a bordo, se olvidará fácilmente de la actitud crítica que tuvo como oficial y posiblemente caiga en los mismos defectos que criticó a anteriores capitanes. Un subalterno que pase de cubierta a la máquina pronto empezará a criticar a los de cubierta, como antes criticaba a los de máquinas. Es un proceso para alcanzar la aceptación.

Vamos a decir pues, que el tripulante buscará desempeñar el rol encomendado, tal y como *se pueda esperar* de él.

2.3.3 Los roles a bordo de un barco mercante:

A continuación vamos a explicar cada uno de los roles básicos que se dan en una tripulación de un barco mercante³⁸.

El capitán:

La figura jurídicamente más estudiada es la del capitán, cómo máximo responsable del barco, representante del armador ante terceros y ante la propia tripulación, legal representante del barco ante las autoridades e incluso, en ciertas circunstancias, fedatario público.

El capitán, aparte de dirigir la navegación, como náutico que es, tiene la última responsabilidad sobre todo el barco, sea cual sea el departamento.

³⁸ Jurídicamente, se estudian los distintos roles que forman una tripulación de manera amplia en la legislación nacional e internacional. El Código de Comercio vigente, en su libro III, habla sobre todo el comercio marítimo y en concreto en el Título II, sobre las personas que intervienen en el tráfico marítimo.

Hay también abundante bibliografía jurídica, especialmente en torno a la figura del capitán.

Por este motivo hay ciertas decisiones que sólo el puede tomar.

Esto le otorga por otro lado un *status* y unas prerrogativas importantes. Históricamente la figura del capitán fue casi de omnipotencia; así en la antigua Roma se le llamaba *Magister navis*, los ingleses *Master under God*, los franceses *Maître après Dieu du navire* y en el Libro del *Consulat del Mar* se le llama *Senyor de la nau*³⁹. En muchas ocasiones él mismo era propietario o copropietario del barco.

Hoy día esto ha cambiado mucho. En primer lugar, el capitán es un empleado del armador y, en segundo lugar, mediante el fax, desde tierra se toman muchas decisiones que antes incumbían al capitán, especialmente en lo que a temas mercantiles se refiere. Náuticamente y en lo que concierne a la navegación, seguridad y mantenimiento del barco, el capitán sigue siendo el que tiene la última palabra, aunque a veces pueda verse de diversas formas coaccionado por el armador.

No hay que olvidar, en cualquier caso, que dentro de una institución los *roles* sufren ciertas deformaciones, que no estaban teóricamente previstas, pero que en la realidad se dan, dentro de esa pugna de las personas e instituciones por anteponer sus intereses, aunque a veces se atente contra el buen sentido de la profesionalidad.

Sin duda, el cargo de capitán es susceptible de muchas presiones, tanto por parte de los que intentan verse favorecidos, como de los que desean que anteponga los intereses del armador a los estrictamente profesionales. La responsabilidad del capitán tiene dos vertientes que frecuentemente se contraponen:

Según el Derecho, es el máximo responsable del barco. Si éste sale a la mar con alguna deficiencia técnica que él conozca o deba conocer y ocurre un accidente, deberá dar cuenta posteriormente de su conducta, pudiendo sufrir inhabilitación e incluso las consecuencias de una responsabilidad penal. Así sucedería en el caso del barco que sale a la mar con un bote salvavidas en mal estado, el barco naufraga y por culpa del mal estado de ese bote, perece parte de la tripulación.

Al mismo tiempo, el capitán que comunica a su armador que demorará dos días la

³⁹ Vigier de Torres, A. "Derecho Marítimo" Subsecretaría de la Marina Mercante. 3ª Edición. Madrid, 1977.

salida del barco a la mar para proceder a reparar el bote salvavidas, a pesar de las instrucciones de éste de salir inmediatamente, se arriesga a verse relegado a 1er. oficial al siguiente viaje, toda vez que el puesto de capitán es potestativo del criterio y confianza del armador.

Un caso histórico de esa contraposición de obligaciones se dio en el mítico naufragio del *Titanic*. El capitán era consciente de que navegaba en zona de hielos, circunstancia que había hecho parar máquinas a varios barcos en la zona en espera del amanecer.

Su obligación como máximo responsable del barco habría sido posiblemente hacer lo propio o moderar máquina. Sin embargo, el barco tenía una hora de llegada prevista en New York y en consecuencia unos servicios portuarios contratados. Un retraso encarecería los gastos habituales. Por otra parte, la compañía esperaba ganar en aquél viaje la *cinta azul*, galardón que se concedía al barco que cruzaba el Atlántico en el menor tiempo.

La presencia a bordo del armador B. Ismay en el fatídico viaje del *Titanic*, aunque éste en posterior juicio declarara haber respetado en todo momento los criterios náuticos del capitán ⁴⁰, fue sin duda un factor de peso en la decisión del capitán E. Smith.

Hay que añadir también, que como se suele decir: *nunca pasa nada*. Probablemente el *Titanic* podría haber recorrido diez veces la misma ruta, en las mismas condiciones, sin que le ocurriera nada...pero ocurrió. Así pasa frecuentemente en la mar. Hay cosas a bordo que no funcionan como debieran y no tiene ninguna trascendencia porque *nunca pasa nada*.

Así muchos capitanes temen dar la impresión de excesivamente ortodoxos y de poca flexibilidad ante los criterios mercantiles que mueven al armador y a los cargadores. De hecho una expedición marítima involucra grandes intereses económicos. El que carga una mercancía, que es por tanto quien paga el flete y hace que la naviera gane dinero, trata de imponer sus criterios. El hecho de que una mercancía llegue con dos días de retraso puede ser a veces para sus propietarios peor que la desaparición de la misma,

⁴⁰ Wyn Craig Wade, "*Die Titanic. Das Ende eines Traumes*", Deutscher Taschenbuch Verlag GmbH & Co. KG München. 2 Auflage 1.984.

ya que en este último caso estamos ante una fuerza mayor, que se verá además cubierto por un seguro.

Esto hace que el "rol" de capitán exija buen criterio, carácter y un alto nivel profesional.

Si atendemos a sus relaciones internas en el barco, el capitán, al estar en la cúspide como único responsable final, está siempre marcado por una cierta soledad profesional. También aquí se distinguirá el profesional bueno del malo. El primero tendrá suficiente seguridad en sí mismo y en su autoridad, como para tener una relación abierta y relajada con el resto de la tripulación. El mal profesional, el inseguro y falto de sentido de autoridad, buscará mantener ésta a base de una actitud recelosa y estresante.

El capitán, aunque tiene sus jefes de departamento, es también quien tiene la última palabra en los asuntos del personal y en general en la organización de la vida a bordo.

El rol de capitán es por tanto un rol que implica muy ampliamente a la persona que lo ejerce. Decíamos más arriba que el *yo profesional* no abarca todo el *yo persona*, sino sólo una parte del mismo. Sin embargo, en los barcos y especialmente en el caso del capitán se llega a producir una identificación muy fuerte entre ambos.

En los barcos, en general, como ya matizaremos más adelante, los demás roles que desempeña cualquier persona en tierra (padre, esposo, amigo, socio de un club, etc.), quedan muy difuminados por el hecho de pasar días, semanas y a veces meses aislados de esa vida particular de cada cual.

Cada tripulante está en su "rol" las 24 h. del día mientras está embarcado.

En el caso del capitán, esto se da aún más, puesto que el capitán, incluso cuando duerme es responsable de lo que pasa a bordo, mientras que otros sólo tienen una responsabilidad (y compartida) cuando están de servicio. Este ser capitán en todo momento hace que también disfrute en todo momento de las prerrogativas de su cargo y que se acostumbre a que se obedezca a todo lo que él dice.

Esta fuerte identificación se pone de manifiesto cuando el capitán desembarca. Si en su casa no puede mandar y siente que, en general, fuera del barco no es nadie, tendrá problemas para aclimatarse a la nueva vida.

El Jefe de Máquinas:

Es el jefe del departamento de máquinas. Profesionalmente, en su especialidad, es equiparable al capitán. La diferencia está en que el jefe de máquinas tiene limitada su responsabilidad a su departamento, mientras que el capitán la tiene sobre todo el barco.

Profesionalmente, el jefe de máquinas tiene también una responsabilidad continua y en todo momento del departamento de máquinas.

Aunque personalmente no haga guardia (en barcos pequeños suele hacerla), debe estar atento a la máquina las 24 horas del día.

Su alto rango a bordo, similar al del capitán, le coloca también en un hábito de mando, que a veces puede hacer difícil su reincorporación al mundo de tierra.

Por esa misma posición de poder que tiene a bordo, se verá sometido a presiones de personas que buscarán obtener su favor a cambio de servicios o ventajas personales. Por este motivo precisará, como el capitán, de un buen sentido profesional y deontológico para que su actuar se rija únicamente por motivos profesionales y no por su interés personal.

También el jefe de máquinas puede verse en la disyuntiva de ser escrupuloso profesionalmente o dar preferencia a los intereses de celeridad del barco, aunque a veces con ello se resienta su seguridad.

Con todo, esta problemática no es tan marcada como en el caso del capitán, ya que una vez informado el capitán de un problema de la máquina, la responsabilidad de la decisión final recae sobre el capitán, sin menoscabo de la que le corresponda técnicamente al jefe de máquinas.

El 1er. Oficial:

Destaca de los demás oficiales, porque tiene encomendada la carga y estiba del barco y la jefatura del departamento de cubierta, organizando el trabajo de la marinería y asumiendo además el papel de jefe de personal de a bordo.

El 1er. oficial, aparte de la responsabilidad que le corresponde durante su guardia y en el cumplimiento de las funciones antes citadas, asume también las del capitán si éste no

está a bordo (en puerto) o si está enfermo.

Fuera de sus funciones propias, en sus horas de descanso, queda inicialmente relevado de responsabilidad. Con todo, cualquier situación especial que se presente, a la hora que sea, lo situará plenamente en sus deberes profesionales.

Por sus atribuciones en la carga del barco y en la supervisión general del mismo y como "2º capitán", puede verse también muchas veces *invitado* a hacer vista gorda en temas profesionales, en aras a una mayor *agilidad comercial* del barco o a ceder ante presiones que responden a diversos intereses.

Oficiales en general:

Tienen una responsabilidad en el desempeño de sus quehaceres profesionales: guardias, mantenimiento, seguridad, botiquín, etc.

El 1er. oficial de máquinas, tiene una semejanza con el 1er. oficial de puente, con una diferencia similar a la citada entre capitán y jefe de máquinas, es decir, que las atribuciones del 1er. oficial de máquinas se limitan a las del propio departamento, aunque dentro de éste, será un 2º jefe y tendrá responsabilidades generales, más allá que las de cumplir con una guardia, o un cometido adicional, debiendo dirigir el trabajo del personal de máquinas.

Por lo demás, los oficiales, tienen una responsabilidad más atenuada y, en consecuencia, una autoridad que difiere bastante de la de los antes citados. Su papel es por tanto más cómodo, aunque también se pueden encontrar en situaciones incómodas, cuando siendo conocedores de alguna deficiencia del barco y de la posible negligencia de sus superiores en ese sentido, optan por callar y no complicarse la vida.

De hecho el rol de un oficial puede variar mucho según sea, por ejemplo, el capitán. Un capitán que anteponga su profesionalidad a todo y que en consecuencia exija y respalde la responsabilidad de sus oficiales, facilitará mucho el desempeño de las funciones de éstos. Un capitán, que busque su interés personal y ceda a algunas presiones internas o externas, colocará a veces a sus oficiales en una situación de falta de autoridad y de dificultad en el ejercicio de sus funciones.

Los oficiales tienen una autoridad directa sobre los subalternos de su departamento y además una cierta autoridad en general sobre cualquier subalterno.

El oficial radio, tendiente a desaparecer, estará a cargo de la radiotelegrafía del barco y será responsable de la estación de radio del barco.

De él se espera la plena discreción en torno a los mensajes oficiales o particulares que emita o reciba.

Finalmente, los alumnos, realizan sus prácticas reglamentarias para la posterior obtención del título profesional de piloto u oficial de máquinas. No tienen responsabilidad alguna y su misión a bordo es la de aprender.

Maestranza:

Pertenecen a este grupo: el contraмаestre y el carpintero (cubierta), el calderero y el electricista (máquinas) y el mayordomo y el cocinero (fonda).

Contraмаestre:

Es como un jefe de marinería. A las órdenes del 1er. oficial, dirige los trabajos de los marineros. Habitualmente es un veterano de la mar, buen conocedor práctico de su oficio. Acceden a este puesto, normalmente, los marineros más experimentados, sin otro requisito de tipo académico.

Su condición de veterano de la mar hará que a veces ponga en aprietos a oficiales jóvenes, a los que intentará demostrar que los años enseñan más que los libros. Suele tener una autoridad natural sobre los marineros. Es un cargo de confianza y el que lo ejerce lo sabe. Ello le aparta muchas veces de los demás subalternos de cubierta, buscando más la relación personal con otros miembros de la maestranza.

Como responsable inmediato de la cubierta, dirige a los marineros, y es el eslabón entre el 1er. oficial y el personal subalterno de cubierta. Por su categoría de maestranza tiene una cierta autoridad sobre cualquier otro subalterno.

Carpintero:

Se le llama también *maestro*. Su trabajo es bastante independiente. Como carpintero está al cargo de mantener en buen funcionamiento todo lo que sea de madera (en los barcos suele haber mucha madera), mantenimiento de interiores, etc. También está a cargo de medir los niveles de aguas en las sentinas y bodegas y de algunas funciones de seguridad.

Su responsabilidad es bastante limitada. Está a las órdenes del 1er. oficial.

Como maestranza tiene también una cierta autoridad sobre los demás subalternos.

Calderetero:

Valga lo dicho para el contraмаestre, pero en la máquina. Es decir, que será el que a las órdenes del jefe de máquinas o del 1er. oficial de máquinas, dirigirá el trabajo de los engrasadores. Normalmente será un engrasador, que tras años de experiencia, es ascendido a calderetero.

Como le ocurre al contraмаestre, los subalternos de su departamento le tienen un respeto y le obedecen.

Tendrá un camarote mejor que el de los engrasadores y comerá con los demás miembros de la maestranza.

Electricista:

Como dice la palabra, es el encargado del funcionamiento de los equipos eléctricos de a bordo. Está a las órdenes del 1er. oficial de máquinas. Su trabajo es bastante independiente y sólo desarrolla alguna autoridad con el personal de máquinas que le destinen para ayudarle en algún trabajo, aparte de la cierta autoridad general que tiene sobre los subalternos por su condición de maestranza.

Mayordomo:

En la actualidad, especialmente en barcos de tripulación reducida, es un cargo en extinción. Sin embargo, ha tenido una gran importancia en tiempos pasados y todavía, en algunos barcos grandes y en barcos de pasaje, desarrolla una función de mucho peso a bordo.

El mayordomo tiene como misión dirigir al personal de fonda y, en especial, velar por el aprovisionamiento de alimentos. En los barcos en los que existe este cargo, es el que compra los víveres necesarios en puerto y el que confecciona los menús y administra el dinero que el armador destina a ese fin.

Compra también el tabaco, las bebidas y en general está encargado de lo que en los barcos se llama *entrepot*, que son aquellos productos (tabaco y bebidas alcohólicas básicamente), que los barcos que hacen navegación internacional pueden embarcar a bordo

libre de impuestos, por estar destinado a consumirse en la mar. Cuida también de la ropa de cama, comedor, platos, vajilla, etc. Su responsabilidad se centra en el buen cumplimiento de esos quehaceres.

Cuando administra el dinero destinado por el armador para la manutención de los tripulantes, tiene la responsabilidad del buen uso de ese dinero.

El grado de honradez y profesionalidad de este tripulante tiene una gran influencia en todo el ambiente de a bordo.

Un barco gasta mucho dinero en puerto para avituallarse. Los provisionistas lo saben e intentan congraciarse con quien decide, a quién se compra y cuánto se compra. Esto hace que el mayordomo se vea sometido a ofertas de regalos y favores, que le resulten tentadores. Desde una simple comisión hasta facturas infladas para repartir beneficios, son muchas las tentaciones que sufre este tripulante.

Para poder actuar con mayor comodidad, el mayordomo deshonesto, intentará hacer participar de sus ventajas al capitán y a veces también al jefe de máquinas y al 1er. oficial. Esto puede llegar a ser un foco de perversión del organigrama de a bordo, haciendo que en la práctica, quien de hecho sólo es un subalterno, jefe de otros subalternos, llegue a tener en muchos sentidos el control del barco.

En barcos pequeños suele ser el capitán el que administra el dinero para la compra de provisiones.

A las órdenes del mayordomo están: el cocinero y los marmitones y los camareros.

Cocinero:

Es el encargado de preparar la comida y el que, junto con el mayordomo, confecciona los menús, controla existencias y relaciona necesidades. Tiene a su cargo a los marmitones, o ayudantes de cocina.

Su responsabilidad queda limitada a sus funciones de cocina.

Depende del mayordomo, pero también del 1er. oficial en cuanto que éste es jefe de personal.

Por lo demás su trabajo es bastante independiente.

Subalternos:

Forman este grupo los subalternos de cubierta, máquinas y fonda.

Subalternos de cubierta:

Constituyen este grupo los marineros y mozos de cubierta. Tiene sus graduaciones. Así, los más veteranos son marineros preferentes, que son los que suelen hacer de timonel durante las maniobras. Sin embargo, a nuestros efectos, no se diferencian a efectos de responsabilidad, sino tan sólo a efectos del trabajo que realicen.

En trabajos de cubierta suelen tener una jornada de día, con descansos para las horas de las comidas y fin de jornada a partir de media tarde. Están bajo las órdenes directas del contraamaestre.

Los timoneles, cuando su presencia en el puente es necesaria, están a régimen de guardias de mar (2 horas al timón y 4 horas de descanso), estando en este caso a las órdenes del oficial de guardia. En otro caso, hacen trabajos de mantenimiento en cubierta.

En las maniobras tienen asignada su función en el puente o en las cubiertas de proa o popa.

Subalternos de máquinas:

Actualmente suelen denominarse engrasadores y su trabajo consiste en atender el mantenimiento de la máquina, así como algunas reparaciones que se hacen a bordo. Habitualmente están a régimen de guardias de mar (cuatro horas de guardia y ocho de descanso), aunque algunos pueden estar en horario de día para algunos trabajos concretos.

Están a las órdenes del calderero, del oficial de guardia y del 1er. oficial de máquinas.

Su responsabilidad se limita a cumplir el trabajo que se les encomienda, recayendo propiamente la responsabilidad sobre sus superiores.

*Subalternos de fonda:**Camareros y marmitones:*

Los camareros en un barco de carga están a para atender a la oficialidad (hacer las camas, limpiar los camarotes y la cámara, servir la mesa, etc.).

Están a las órdenes de los oficiales a los que sirven y del mayordomo.

En un barco de pasaje es un grupo muy numeroso, pues tienen que atender a los cientos

de pasajeros que el barco tenga que llevar. En tal caso están normalmente bajo las órdenes del *sobrecargo*.

Los marmitones son ayudantes de cocina. En muchos barcos sirven la mesa a la maestranza. Su jornada es similar a la del cocinero. Cuando el pan se hace a bordo, suelen levantarse más temprano para hacer el pan. Están a las órdenes del mayordomo y del cocinero.

El personal de fonda en sí es el personal que menos incidencia tiene en la navegación, pero que desempeña un papel importante en la vida cotidiana de a bordo.

Hasta aquí un esquema estándar de lo que sería la tripulación de un barco de carga. En un petrolero, por ejemplo añadiríamos el *bombero*, que está encargado de los tanques y del control de la carga y descarga de petróleo. En los barcos de pasaje hay diversas categorías de camareros, hay *maître*, hay *sobrecargos*, etc., etc. Habría que destacar, tal vez, al *sobrecargo*.

El sobrecargo: Pertenece a la oficialidad si es titulado superior náutico y en caso contrario, se le debería equiparar a maestranza, aunque de hecho ocupe un lugar intermedio. El *sobrecargo* viene a ser en un barco de pasaje como el *director de un hotel*. Sobre él recae la organización de todos los servicios destinados al pasaje. En principio debería ocupar este puesto un titulado superior, según lo dicho. Sin embargo, en muchos barcos de pasaje esto no es así. La figura del *sobrecargo* se asemeja a la del mayordomo en que ambos controlan los aprovisionamientos, y en sus manos está la administración directa de mucho dinero.

Si al hablar del mayordomo decíamos que tiene un poder importante de facto en un barco de carga, al hablar del o de los *sobrecargos* más el mayordomo de un barco de pasaje, veremos que pueden formar un bloque realmente fuerte a bordo.

Hemos hecho una descripción general de los distintos roles profesionales que los tripulantes de un barco realizan. Esto no ha pretendido ser una visión exhaustiva, ni tampoco un análisis técnico ni jurídico de una tripulación, lo cual no es finalidad de este trabajo.

Se ha pretendido simplemente situar los distintos cargos a bordo, teniendo en cuenta que estamos estudiando los *roles en una tripulación* desde el punto de vista sociológico y que a lo largo del trabajo se irán citando esos distintos cargos que los tripulantes desempeñan.

2.3.4 Persistencia de los roles:

Hemos indicado que los roles eran como los papeles que cada persona realiza en el gran teatro de la vida. Así también, en el "gran teatro del barco" se realizan esos distintos roles que hemos ido citando. Algunos de estos roles identifican tanto a la persona, que prácticamente no se la puede desligar del mismo. En líneas generales, podemos decir que dentro de un barco la identificación de la persona con su rol es mayor que en tierra, debido a que dicha persona mientras esté a bordo es el capitán, el engrasador o el marmitón. Hasta sobre la puerta de su camarote probablemente habrá una plaquita que indicará su cargo.

Comerá en un comedor, según su rango profesional. En muchos barcos hay un comedor para oficialidad (a veces incluso uno para puente y otro para máquinas), uno para maestranza y otro para subalternos en general.

El cargo, el rol, no abandona a la persona en ningún momento durante su estancia a bordo. Incluso, cuando el barco está en puerto, para salir a tierra y luego regresar a bordo, muchas veces debe el tripulante exhibir un pase o documento de identificación en el que se indica su cargo profesional a bordo.

En muchas ocasiones ocurre también que el cargo se convierte en el apodo del tripulante. Así, por ejemplo, el contraataca es en los barcos españoles el *nostromo*, al carpintero se le suele llamar *maestro*, al electricista *chispas*, etc. y habitualmente cuando uno se dirige a él, se llame Juan o Pedro, se utiliza esa expresión.

En los barcos de pasaje, los oficiales van siempre de uniforme y habitualmente marineros y subalternos usan en general su propia ropa de trabajo en todo momento.

A cualquier hora y en cualquier lugar de a bordo, en la relación entre los tripulantes, el cargo a bordo, marca completamente esta relación, especialmente en sentido vertical y también algo en sentido horizontal, debido a la influencia de la afinidad profesional dentro

de la relación de las personas a bordo.

Un barco mercante es pues un núcleo social muy institucionalizado.

2.4 Relación y diferencias entre personal dirigente y subalternos

La estructura jerárquica de un barco mercante, como se ha dicho, marca determinantemente la relación entre los tripulantes.

Hemos visto que a grandes rasgos existían unos niveles que serían: capitán y jefe de máquinas, oficiales, maestranza y subalternos.

En los trabajos cotidianos, la maestranza ejercerá una marcada autoridad sobre los subalternos, que de alguna manera será exigida por aquélla para poder cumplir debidamente con su cometido.

A nivel global y como ya se ha comentado, el primer oficial será el encargado general de la disciplina a bordo, aunque dentro del departamento de máquinas, se encargará normalmente el primer maquinista.

El capitán intervendrá en algunos casos especiales o bien, cuando se trate de oficiales.

El jefe de máquinas hará lo propio con sus oficiales, aunque en realidad, también el departamento de máquinas queda bajo la jurisdicción del capitán, que lo es de todo el barco.

El capitán suele mantener distancias con toda la tripulación, excepción hecha del jefe de máquinas y a veces algún oficial. Aunque, a veces, por razones de coincidencia de lugar de procedencia, o como consecuencia a los poderes de facto, puede ocurrir que el mayordomo entre en el reducido grupo de amigos del capitán.

A nivel social, hay dos grupos fundamentales marcados por el nivel técnico y el estrato social. Capitán, jefe de máquinas y oficiales por un lado y maestranza y subalternos por el otro.

En los barcos tradicionales y con tripulaciones de 15 o más personas, está franja es marcada, sobre todo en lo que a camarotes, comedor y sala de estar se refiere.

Este *status* especial marca una barrera grande, manifestada en los barcos españoles por

el tratamiento de "Don" y en barcos ingleses el "Sir", mientras que al subalterno se le llamará por el nombre de pila y en muchos casos de "tú". En barcos alemanes, por ejemplo, esta diferencia en el trato no se da, sino que tanto el oficial como el subalterno son el Sr."X".

Los subalternos forman una gran grupo junto a la maestranza, entre otras cosas porque la maestranza en muchos casos está formada por subalternos ascendidos y en todo caso su distinción está en el conocimiento de un oficio (electricista, p.ej.). El nivel cultural de este gran grupo es bastante similar y en general, bajo. Tienen un comedor más sencillo y normalmente se sirven ellos mismos la comida. La maestranza tiene a veces un comedor propio y le sirven la comida.

Esto es variable según la nacionalidad de los barcos y, desde luego, en los barcos de bandera de conveniencia puede tener muchas variantes, como es el caso de que un capitán y 1er. oficial europeos hagan comer a un oficial filipino con los subalternos de ese mismo país.

Los camarotes de los subalternos están en cubierta más baja, son más pequeños y a veces son compartidos, especialmente en barcos de pasaje en donde para aprovechar al máximo el espacio inferior comparten varios un mismo camarote.

Como contrapeso a esa estructura jerárquica, están los grupos de poder a que ya hemos hecho referencia, que pueden alterar en la práctica este esquema.

Pero la relación oficialidad-subalternos, que de alguna manera pudiera asimilarse a la relación personal-internos de otras instituciones totales, tiene como contrapartida el hecho de que desde el capitán hasta el último marinero, todos sufren aislamiento, soledad, peligro, largas temporadas lejos de casa y la sensación de estar bastante olvidados de la sociedad en general.

Las tripulaciones de los barcos que hacen campañas largas, como ya se ha indicado, suelen desarrollar un sentimiento de formar un todo, una familia. En esas condiciones el barco adquiere connotaciones de gran hogar. Así, en puerto extranjero, el tripulante que ha estado pasando unas horas en tierra, al volver a bordo tiene una sensación de regreso al hogar, al punto de referencia, al grupo de personas que le son familiares, etc.

Fiestas relevantes como Navidad o Año Viejo son motivo en algunos barcos para que por unas horas la condición humana prive por encima de la jerárquica, que si bien nunca desaparece, puede quedar atenuada por unas copas o unas canciones compartidas.

Al margen de la autoridad y responsabilidad que cada uno tenga, la categoría profesional tiene otras implicaciones a nivel general, como:

El acceso a la información: La información sobre puerto de destino, cambio de línea o cualquier noticia referente a decisiones del armador o del fletador sobre la navegación del barco, es recibida de distinta manera según el lugar que se ocupe a bordo.

El primero en recibir dichas noticias es el Capitán, quien puede ser que la comunique inmediatamente a toda la tripulación, sólo a los oficiales, o que la guarde para sí durante un tiempo que estime prudente. Materialmente, cuando el barco está en la mar, es de hecho el telegrafista, el 1º en recibir dicha información, por su función de transmisión y recepción de mensajes radiotelegráficos. Lo que ocurre es que, como ya se ha dicho, no debe hacer uso de ella. Por otra parte, noticias o instrucciones que se consideren delicadas, pueden llegarle al capitán por correo u otros medios, cuando el barco está en puerto.

En cualquier caso, el personal subalterno suele ser el último en enterarse.

¿Qué importancia tiene la información?

Un barco puede tener una línea más o menos regular asignada, o bien puede ser lo que se llama un *tramp*, que quiere decir que cuando se dirige a un puerto, no suele saber cuál será el próximo.

En cualquier caso, cuando un tripulante embarca, desea saber la ruta que va a hacer para que así sus familiares o amistades puedan escribirle a los puertos en que va a hacer escala.

También, y cuando el barco toca con cierta frecuencia puerto del propio país, se busca siempre calcular en qué fecha estará en uno u otro puerto. Eso posibilitará que la esposa, p.ej., pueda desplazarse a ese puerto para encontrarse con el marido, o para embarcar con él.

El tripulante vive siempre pendiente de cualquier noticia que signifique un cambio de ruta, sobre todo cuando ello pueda interferir en algún proyecto personal o familiar.

Por este motivo, suelen ser frecuentes las noticias oficiosas, los rumores, lo que en tierra se llama "radio macuto" y en los barcos "radio escobén".

El capitán es, pues, el primero en recibir siempre las informaciones, que a veces son simples proyectos. Por ejemplo, puede ser que la naviera estudie las posibilidades de realizar un tráfico nuevo y dé instrucciones al capitán de informar sobre la adecuación del barco para ese tráfico, o bien que mire las cartas de navegación que podría necesitar. Hasta ahí es una simple posibilidad y tal vez se mantenga en secreto. También puede ser que se oculte un cambio de ruta hasta que el barco haya abandonado aguas españolas para evitar que algún tripulante quiera desembarcar al conocer la nueva ruta.

Todo esto hace que el tripulante se sienta con frecuencia tratado como si fuese una pieza más del barco, sin tenerse en cuenta su condición de persona.

En última instancia, sin embargo, el capitán es un tripulante más, al que tampoco se le tendrá en cuenta en cuanto a sus intereses personales.

Podemos decir, en consecuencia, que dentro del barco, no se produce una auténtica escisión entre la tripulación, como el que se puede producir en una institución penitenciaria, en la cual hay una clara diferenciación de roles y situación entre el personal y los internos. En un barco, todos son internos.

Como se ha apuntado al principio de este tema de la información, cabría establecer una diferencia en este sentido entre la empresa marítima (incluyendo aquí a armadores, fletadores, agentes, consignatarios, etc.) y la tripulación. La empresa marítima, es la que decide a dónde va el barco y qué cargará, cuándo un barco conviene que descargue en 8 horas y cuándo es mejor dejarlo fondeado en vez de atracar al muelle, para ahorrar gastos.

Favores:

En un barco, hay personas que por su posición a bordo pueden conceder ciertos favores. Puede ser el capitán, como máxima autoridad a bordo, dado que en todo grupo humano, el que ostenta la dirección o el mando, puede siempre practicar ciertos favoritismos.

Con todo, a bordo, hay (o puede haber) otras figuras que a veces ostentan poder de facto. Por ejemplo, el mayordomo, como se ha comentado, responsable del avituallamiento, en aquellos barcos en los que existe tal cargo, y que en consecuencia trata con los provisionistas en los puertos y maneja mucho dinero. Su posición se presta a obsequiar a las personas con las que él desea estar a buenas. Este obsequiar puede ser

simplemente hacer partícipes a esas personas de los favores o comisiones de los que él disfrute, en cuanto que compra mucho y cada provisionista busca congraciarse con él para que le compre. En algunos barcos, sobre todo en barcos de pasaje el cargo de mayordomo puede tener una fuerza increíble a bordo. Quien se congracie con él, puede obtener muchas ventajas.

El cocinero representa también una persona con la que estar a buenas puede reportar beneficios e incluso a veces un camarero de oficiales, no tanto por que tenga directamente un poder, sino por el hecho de que estar a buenas con quien te hace un servicio, puede representar una mejora del mismo. Esto no se daría a causa del camarero por sí mismo, sino en cuanto puede ser protegido del mayordomo o tal vez del propio capitán.

Estos poderes de hecho pueden llegar a veces a mermar gravemente la autoridad de un oficial, que en tales casos buscará centrarse en su labor profesional y no buscarse problemas en otros aspectos de la vida a bordo.

Esta posibilidad de acceder de manera no precisamente ortodoxa a ciertas posiciones de poder, podríamos asimilarlo a lo que Goffman llama *ajustes secundarios*⁴¹, mediante los cuales el interno de una institución total puede acceder a un cierto control sobre dicha institución.

Solidaridad:

Una de las reacciones ante esa vida de aislamiento y a veces de discriminación, es la solidaridad.

Hay diversos niveles de solidaridad. La totalidad de la tripulación, especialmente cuando un barco hace largas campañas, en las cuales un mismo grupo de hombres permanece largo tiempo fuera de su mundo particular, tiende a desarrollar un sentido de fraternidad que, a pesar de las posibles divergencias o desavenencias que surjan, les hace sentirse unidos.

En viajes cortos, este sentimiento es más difícil que se desarrolle, dado que cada vez que un tripulante tiene la oportunidad de volver a su mundo, aunque sólo sea por unas horas,

⁴¹ ver 2.5.4

agudiza el sentimiento de desagrado ante la necesidad de encerrarse nuevamente en ese grupo.

Otro nivel de solidaridad, más estrecho, se da a veces dentro de los subgrupos. Podrá ser la unión de los subalternos de cubierta ante un contramaestre déspota, podrá ser la de un grupo formado por los que son de un mismo país contra los de otro, etc.

Veremos más adelante que dentro de la tripulación pueden distinguirse perfectamente diversos subgrupos. En cualquier caso, cuando uno de esos subgrupos se enfrenta a lo que considera una injusticia o abuso por parte de otro subgrupo dominante, desarrolla un fuerte sentido de solidaridad y planta cara mediante denuncias, huelgas, etc.

En la mar es tradicional el sentido de solidaridad. Esto se refleja en la mutua ayuda entre barcos en situaciones de peligro. También, entre marinos de distintos barcos y nacionalidades, en puerto, hay un cierto sentimiento de estar unidos por algo que es superior a la propia nacionalidad: el ser marino.

Hay una frase que dice *"el marino es solidario en la mar e individualista en tierra"*, en referencia a que en la mar necesita de los demás y en su tierra no.

2.5 El mundo interno de la tripulación

2.5.1 Características

*"Entre los reclusos de muchas instituciones totales, existe el sentimiento de que todo el tiempo pasado allí es tiempo perdido, malogrado o robado de la propia vida."*⁴²

Este sentimiento puede manifestarse entre los tripulantes de un barco mercante de distinta forma.

Para aquél que embarcó sin ninguna vocación, sin ninguna afición, sino simplemente por una circunstancia, puede ocurrir que el tiempo de estancia a bordo, sobre todo cuando el barco está en la mar, le parezca algo que hay que soportar. Desde el primer día de embarque empezará a contar los que aproximadamente le quedan para volver a desembarcar.

⁴² ver (1), p.76

De hecho, muchos de los tripulantes (incluso aquellos que se han hecho marinos porque les gustaba la profesión), cuando embarcan después de un período de vacaciones, desearían cerrar los ojos y que al abrirlos ya estuvieran de nuevo en casa. Sin embargo, cuando van pasando los días, van reencontrando ciertos alicientes en la vida de a bordo, que de una u otra manera es el mundo al que están habituados.

Pesa mucho en este sentir lo reciente que tengan el contacto con su hogar, con su familia, etc. Por eso mismo, he comentado ya en varias ocasiones que la tripulación de un barco, en viajes largos, suele tener un ambiente de mejor humor, que la de un barco que con frecuencia entra en puertos en donde viven algunos de los tripulantes. En este último caso siempre habrá algún malhumorado que estuvo el día anterior en casa y está contando que le faltan veinte días para volver.

Sería comparable al "síndrome de lunes" o al de "regreso de vacaciones". ¡Cómo cuesta levantarse el lunes para ir a trabajar y cómo mejora el ánimo en medio de la semana!. Asimismo, el mes de septiembre, después de haber hecho las vacaciones en agosto, se hace duro para la persona en tierra, mientras que, pasadas las primeras semanas, vuelve a encontrar los alicientes propios de la vida cotidiana.

En los barcos, una vez que una persona se ha hecho a la idea de que tiene que estar un tiempo largo lejos de su familia o de sus amigos, le es más fácil empezar a buscar alicientes a su alrededor, de manera que ese tiempo se le haga más ameno.

Con todo, hay personas que después de las horas de trabajo, se limitan a dormir, o a "matar el tiempo", en todo el sentido de la palabra.

En esto, sin embargo, influye mucho en el ambiente de a bordo.

Un tripulante, que encuentre a otros con los que pueda desarrollar una cierta amistad, que tenga posibilidad de reunirse y relacionarse con ellos, encontrará mucho más fácilmente un aliciente a bordo. Así, por ejemplo, las partidas de cartas, de dominó, de parchís, que suelen organizarse después de las cenas, las mismas conversaciones durante las comidas, todo ello puede hacer que un tripulante se sienta que forma parte de una especie de familia. Una Navidad en alta mar, pasados los momentos en que cada uno vuela con sus pensamientos, si se organiza una fiesta a bordo, si se arregla el comedor, si se sirve

una cena especial, si los tripulantes se esfuerzan por tener su pequeña fiesta, la sensación de soledad podrá desaparecer.

En cambio, en barcos en que hay tripulantes de distintas nacionalidades, en que los distintos grupos profesionales (que comen separados) sean reducidos y en donde tal vez las horas de las comidas sean flexibles⁴³, el tripulante puede vivir una aterradora soledad, en la cual la única actitud que se le antoje como posible sea decir: *"me quedan tantos meses de sacrificio para ganar un dinero y luego volver a casa"*.

Para vencer este sentimiento es muy importante, entre otras cosas que haya siempre varios tripulantes de cada nacionalidad, y a ser posible que no haya demasiadas nacionalidades ni idiomas a bordo, que contribuyen a fomentar el aislamiento. El marino debe tener acceso a otros compañeros y poder vivir un ambiente de equipo y camaradería, en dónde sea posible también pasar un rato agradable.

Es importante la posibilidad de desarrollar actividades lúdicas, deportivas, culturales, etc. Así, la lectura, las películas (hoy con el video, muy al alcance de cualquiera), locales adecuados para reunirse, juegos de mesa, alguna actividad deportiva como ping-pong, etc.

Es también importante la posibilidad de acceso a tierra cuando el barco entra en puerto, o la disponibilidad de lanchas si el barco fondea; la organización de excursiones en tierra para conocer nuevos lugares (los barrios portuarios son parecidos en todo el mundo).

En tierra, el hombre tiene la posibilidad de desarrollar aficiones, practicar deportes, etc. que le permiten desconectar de otras preocupaciones. Esto es necesario también en la mar.

"Los vínculos que unen al individuo a entidades sociales de diversas clases presentan características comunes. La participación del individuo en la entidad, sea ésta una ideología, un país, un oficio, una familia, una persona o un simple diálogo, tendrá los mismos rasgos generales. Le creará obligaciones: duras algunas, por comportar alternativas inevitables, trabajos o servicios a cumplir, tiempo a insumir o dinero a

⁴³ El doctorando tuvo la experiencia en un barco alemán, en el que tanto para comer, como para cenar, no había una hora fija, sino un período de 2 horas, dentro de las cuales cada uno podía sentarse cuando quería. El resultado es que había una falta total de cabr y lo que en general suele ser un rato para compartir y sentirse acompañado, era un rato de gélida soledad.

gastar; más blandas y cálidas otras, porque le exigirán que se sienta integrante de la entidad, que se identifique con ella y que exprese adhesión afectiva. La participación en una entidad social implica un compromiso y al mismo tiempo una adhesión."⁴⁴

La vida como miembro de una tripulación exige del individuo ciertas actitudes, como por ejemplo, que esté disponible en cualquier momento que se le pueda necesitar, que acepte las normas jerárquicas y de convivencia de a bordo, etc.

El tripulante, conserva por otra parte el derecho a una intimidad, a un tiempo de descanso, aparte de la contrapartida fundamental, básica del contrato que le une con la naviera, que es el salario.

Se espera del tripulante que sea responsable en sus funciones y que participe de la vida a bordo en general, no sólo realizando el trabajo que le corresponda, sino también participando de alguna manera de ciertas actividades de ocio.

Se suele recelar de la persona que hace vida aparte, del que habitualmente no participa de las conversaciones o actividades de esparcimiento de los demás y en tal caso, acabará siendo a su vez marginado por el resto de la tripulación.

A nivel de trabajo, aunque obviamente se espera de todo el mundo que cumpla con su función, hay cosas que caen especialmente mal, como es el dormirse y llegar tarde a una maniobra o hacer repetidamente el relevo de una guardia tarde, aunque el retraso sea simplemente de un par de minutos.

2.5.2 Organización Instrumental Formal

Goffman⁴⁵ define la "*organización instrumental formal*" como un sistema de actividades deliberadamente coordinadas, que tienden a la obtención de algunos fines generales explícitos. Pueden darse muchas formas de estas organizaciones.

Vamos a centrarnos en aquellas cuya sede se limita a una unidad de alguna manera

⁴⁴ ver (1) p. 175

⁴⁵ ver (1) p.177

aislada del exterior, que se puede llamar también establecimiento, institución u organización social.

En el caso de la tripulación de un barco, variante de lo que Goffman denomina "*organización amurallada*", el individuo debe obligatoriamente sumergirse en una actividad extraindividual, que se ve como símbolo de su compromiso y su adhesión.

Cada miembro de la tripulación debe aportar una actividad útil, que viene ya más o menos prescrita, en parte mediante una legislación laboral, un reglamento de la propia naviera y un reglamento o uso del propio barco y en parte por lo que es característico en la vida y trabajo de un barco en general.

De acuerdo con el criterio adoptado por Goffman, que identifica una organización con sus autoridades, el esquema gráfico angloamericano para marcar estos límites podríamos aplicarlo a un barco, más o menos así:

Primero: Se asegura al tripulante, durante su permanencia a bordo, ciertas pautas de bienestar, en niveles variables según el tipo de barco, el país al que pertenezca y la iniciativa del propio naviero. En realidad se busca ante todo cubrir los mínimos necesarios para que la persona pueda desarrollar un trabajo con un mínimo de motivación.

Las pautas se referirán a la comodidad, la salud y la seguridad.

El tripulante tendrá derecho a unas horas de descanso, a unas vacaciones anuales, a un reconocimiento profesional en función de su rango y en general a un respeto en función de su dignidad humana. Estas pautas de bienestar suponen que el tripulante es como ser humano, algo más que un mero miembro de una tripulación.

Claro que estas pautas, como ya se ha dicho, variarán mucho en función del tipo de barco, de la bandera, etc.

Por ejemplo, muchos tripulantes del Tercer Mundo son contratados, por un período de embarque de 9 o 10 meses, a cambio de un salario, que lo comprende ya todo. Así, cuando desembarcan por "vacaciones", en realidad lo que ocurre es que han acabado su contrato y se van a casa con lo que han ganado, sin que vayan a cobrar nada durante el tiempo que permanezcan desembarcados. El propio tripulante decidirá cuándo necesita ganar nuevamente dinero y, en consecuencia, dar por acabadas sus "vacaciones".

Segundo: Se ha de dar una "colaboración voluntaria", es decir una coincidencia de intereses entre la organización (naviera) y el sujeto (tripulante). Normalmente será el interés económico el punto de coincidencia. La naviera necesita al tripulante para explotar su negocio marítimo y el tripulante necesita a la naviera para obtener un salario que le permita vivir.

Sin embargo, hay otras motivaciones para el tripulante, que pueden ser tanto o más poderosas que la económica, aunque se procurará no desvelarlas excesivamente para ejercer la máxima presión posible sobre el empresario a la hora de negociar condiciones económicas u otras contraprestaciones.

Me refiero a motivaciones como son la vocación, las ganas de aventura, de conocer mundo, etc. A pesar de que el tema económico es básico, y de que tradicionalmente la gente de mar despotrica de su profesión, la vocación es un motivo que no hay que desdeñar.⁴⁶

Podemos concluir este apartado diciendo que la organización de a bordo debe conducir al desarrollo de una actividad efectiva y segura, así como a una convivencia general y vida cotidiana que conduzca a un buen ambiente a bordo.

2.5.3 Medios de Control: incentivos y sanciones.

En las organizaciones instrumentales formales se prevé la necesidad en ciertos momentos de recurrir a *incentivos* y / o a *sanciones*.

En un barco mercante se dan ambos.

El incentivo económico no es habitual a nivel de incentivo personal, sino que puede tratarse de una gratificación general a la tripulación. Excepción puede ser el capitán que a veces puede obtener algunas gratificaciones personales, aunque en general estas serán estándar y ya previstas.

El *incentivo* tal vez más importante sea el ascenso. El simple subalterno tiene la posibilidad de ascender a maestranza. El oficial la posibilidad de ir ascendiendo hasta

⁴⁶ ver apartado 3.2

llegar a capitán o jefe de máquinas. A veces, sin embargo, el tripulante renuncia a una posibilidad de ascenso para eludir aumento de responsabilidades, en especial cuando considera que la diferencia de retribución económica no compensa el mayor trabajo o responsabilidad.

Otro incentivo, éste espontáneo, por los propios compañeros, puede ser lo que Hernández Izal ⁴⁷ llama "*solidaridad acentuada*", esto es, que el tripulante recibe una aprobación especial por parte de sus compañeros, unas manifestaciones de solidaridad, que rebasan las cotas ordinarias.

En cuanto a las *sanciones*, éstas corresponden a una disciplina de trabajo, aunque especialmente estricta por las circunstancias.

En realidad, la Marina Mercante ha tenido a lo largo de la historia una disciplina bastante cercana a la militar.

En las "*Costums marítims de Barcelona*", cita Hernández Izal en su mencionada obra, había sanciones como *la decapitación del práctico de costa que resultara no conocer la porción de costa de la que se averara conocedor*; o la sanción de *echar al agua sin recuperación al vigía reincidente en dormirse durante su guardia*.

También cita Hernández Izal que en la legislación entonces vigente, entre 1930 y 1950, existía una sanción que era la privación de la ración de vino por un período variable.

Con todo, la llamada "*Ley penal y disciplinaria de la Marina Mercante*", vigente hasta hace unos años, establecía una clasificación de faltas en leves, graves y muy graves, con las correspondientes sanciones.

Las sanciones para las faltas leves iban desde la amonestación verbal hasta la pérdida de un día de haber.

Las faltas graves podían suponer la inhabilitación para el ascenso durante un período de tiempo, la pérdida de hasta la 7ª parte de la retribución de un mes, etc.

Las faltas muy graves llegaban a ser sancionadas con la suspensión de empleo y sueldo durante un tiempo determinado o incluso el despido.

⁴⁷ ver (31).

Actualmente está vigente la "*Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*" en la que las posibles infracciones se remiten a la jurisdicción penal, laboral, administrativa, etc., según corresponda.

Podemos añadir que, del mismo modo que podía haber una "gratificación" espontánea en forma de solidaridad especial, puede haber una sanción espontánea, impuesta por los compañeros a aquél que por su actitud insolidaria u otra acción que perjudique a la tripulación, sea marginado y condenado a un aislamiento.

2.5.4 Ajustes primarios y ajustes secundarios.

En nuestra sociedad en general, y así ocurre también en una institución como la tripulación de un barco, no se espera sólo que el individuo realice una actividad determinada, sino que además se le suponen unas pautas de comportamiento general. Dice Goffman⁴⁸ : "*En el centro mismo de las disposiciones sociales de una organización existe pues un concepto integral del miembro, no sólo en carácter de tal, sino en el más amplio carácter de ser humano.*"

Ser marino no es simplemente ejercer una profesión, realizar un trabajo. El marino, por el hecho de vivir a bordo, de formar parte de una comunidad temporalmente aislada y en movimiento, adquiere una idiosincrasia propia . Cuando una persona embarca por primera vez, no sólo tendrá que aprender un oficio (timonel, engrasador, etc.) o poner en práctica unos estudios teóricos que ha realizado (caso del oficial), sino que deberá aprender a vivir en un barco, deberá situarse en una comunidad muy estructurada, con diversos subgrupos y en donde, además de las normas laborales legisladas, habrá una serie de hábitos que forman una subcultura.

Según la perspectiva sociológica, el hombre es como un actor que realiza un papel que le ha sido asignado, o tal vez que él ha elegido, en el gran teatro de la vida⁴⁹ . El caso es que si realiza un papel, se espera que lo haga de una manera determinada.

⁴⁸ ver (1) p. 181

⁴⁹ ver 2.3.1

Así, tanto el naviero como cualquier tripulante esperan que a bordo todo el mundo actúe según lo que comúnmente se tiene por un marino.

Se le supone siempre dispuesto, aunque no esté de guardia, si las circunstancias lo exigen, o si un superior lo considera (dentro de unos lógicos límites) adecuado, a entrar en actividad, aunque sea en sus horas de descanso. Se supone que cuando sale a tierra en un puerto, regresará para la hora de su guardia y que a la hora de partir el barco estará a bordo, etc.

A nivel informal, se da por hecho que cualquier tripulante, si tuviera una buena oferta de empleo en tierra, desembarcaría.

Estas actitudes del individuo que entran dentro de lo que de él se espera dentro de la organización es lo que Goffman llama "*ajuste primario*".

Louis A. Zurcher⁵⁰ al estudiar el barco de guerra como institución total, siguiendo el estudio de Goffman sobre internados, añade dentro de los ajustes primarios, a lo que llama la organización informal, que es todo un conjunto de costumbres, ritos, tradiciones y hábitos que se desarrollan a bordo y que hacen que el tripulante se identifique con su barco y sus compañeros, con lo cual se consigue una mayor eficiencia por parte de todo el personal de a bordo.

Así, pensando en la marina mercante, podemos incluir entre éstos ajustes primarios, ciertos ritos de iniciación, que tienen un contenido de broma. Por ejemplo, la clásica broma de enviar a un alumno en prácticas a buscar la *llave de la magistral*, que suele estar representada por la herramienta más pesada que se encuentre en la sala de máquinas. Otra broma es el bautizo al cruzar por primera vez el ecuador, que consiste muchas veces en vaciar un cubo de agua sobre el novato, cuando pasa distraído. Estos ritos, hacen que el novato, al cabo de un tiempo, se sienta veterano y aplique las mismas bromas a los recién embarcados.

Las noticias que circulan vía "*radio escobén*", avanzan a la tripulación una información extraoficial, hace que cuando llega la noticia oficial, la gente ya sepa de qué va...Así, antes

⁵⁰ Louis A. Zurcher "Social Roles: conformity, conflict and creativity". Sage Publications. London 1983

de que se conozca el puerto de destino (en un buque "tramp"), empiezan a circular los rumores.

Zurcher considera que todas las conductas y actitudes que se salen de lo estrictamente oficial y laboralmente previsto, pero que ayuda al objetivo de una expedición marítima (un tráfico eficiente y seguro), pueden considerarse *ajustes primarios*.

Asimismo, califica de *ajustes secundarios* aquellas conductas que, bajo una falsa apariencia de actuar como del tripulante se espera, buscan fines o realizan actividades que se apartan de su rol, buscando sólo el interés de un individuo o grupo de individuos, incluso en contra del interés general.

Aquí se produce una discrepancia entre Zurcher y Goffman, dado que para este último, los ajustes secundarios no tienen por qué tener ese elemento de falsedad, de contradicción con el interés general, sino que pueden ser instrumentos de equilibrio, incluso cuando supongan unos intereses particulares, al margen del objetivo común. Vamos a seguir aquí el criterio de Goffman.

Un marino que haga contrabando, está utilizando el barco para algo para lo que no está destinado, y está haciendo un uso de su papel a bordo, para perseguir un beneficio particular.

Puede ocurrir que la naviera se imagine que un grupo de tripulantes realizan negocios de ese tipo, e incluso que se beneficie, en el sentido de que quizá esos tripulantes se contenten con poco salario en una ruta en la que pueden ganar mucho más haciendo contrabando.

Esto pasó bastante en barcos españoles, por citar un ejemplo, especialmente después de la guerra civil española con las rutas a Sudamérica y hasta bien entrados los años 70, con las rutas entre la Península y Canarias.

Sin embargo, el hecho de que la naviera pudiera extraer un cierto beneficio en términos de pagar un sueldo menor, no convierte a esta actividad del tripulante en ajuste primario, ya que el contrabando puede poner al barco en dificultades al llegar a puerto, puede dar lugar a sanciones, e incluso y según cómo se oculte, puede ser causa de peligro para la carga. También, puede ser causa de rencillas entre tripulantes y, en consecuencia, de una

mala convivencia a bordo.

Entran además en este apartado, todos los tipos de favores que se puedan ofrecer o intercambiar. Sin entrar en detalles, basta hacer referencia a los puntos en que hemos hablado del poder de facto de algunos tripulantes a bordo, que pueden dar lugar a núcleos "mafiosos".

También en tiempos de los años 50, había quien embarcaba en un barco que hiciera línea con Estados Unidos con el único propósito de quedarse en algún puerto de ese país. La frecuencia de esos intentos de entrada ilegal en el país motivaron durante muchos años y aún hoy día, controles muy rígidos de las autoridades de inmigración norteamericanas a la llegada y a la salida de un barco.

El avituallamiento del barco, especialmente en lo que a alimentación de la tripulación se refiere, ha dado tradicionalmente lugar a que la persona responsable de ello se enriqueciera a base de gastar menos de lo que la naviera pagaba para tal fin, usar facturas manipuladas, o simplemente beneficiarse con comisiones.

Estas acciones fraudulentas citadas como el contrabando y el enriquecimiento a costa del dinero destinado a la alimentación de la tripulación, son muchas veces, sino conocidas, intuitas por la naviera, que prefiere no saber nada. También puede ocurrir que los propios inspectores de la naviera obtengan algún tipo de beneficio de estas actividades. Esto, tiene una muy negativa influencia en el orden y la vida cotidiana, pues puede alterar totalmente el esquema jerárquico de a bordo.

Este fenómeno se produce de manera acentuada en los barcos de pasaje⁵¹. En estos barcos el departamento de fonda, representa tal vez más de un 60% de la tripulación total y está formado por uno o varios sobrecargos, mayordomo, personal de cocina y un sinfín de camareros. La cantidad de comida que consumen 700 o 1000 pasajeros supone el manejo de grandes sumas que, aunque en muchos casos sean abonados directamente por la naviera, suponen fuertes intereses.

Los propios camareros tendrán una ocasión excepcional para hacer su negocio

⁵¹ ver 3.2.3

particular (pequeños souvenirs, detallitos) entre el propio pasaje.

Todo esto por supuesto, no puede afirmarse que sea una práctica común, pero sí que es, o, ha sido, más frecuente de lo deseable.

Goffman señala que también puede darse que el miembro de una organización se exceda en lo que se espera de él. Un exceso de celo, por ejemplo, puede ser considerado negativo por parte de la naviera, cuando supone incurrir en gastos considerados innecesarios, o en pérdidas de tiempo en barco, por ser demasiado estricto en exigir que el barco salga a la mar con todos los medios de salvamento y seguridad en perfecto estado.

El oficial encargado del mantenimiento, por ejemplo de los botes salvavidas, se supone que debe informar al capitán del estado de éstos, así como de la necesidad de renovación de las provisiones, pertrechos, bengalas de auxilio, etc., que llevan los mismos. El capitán por su parte, deberá tomar las decisiones oportunas, si hay algo que no está en orden. En cualquier caso, el propio oficial, como tripulante conocedor de una irregularidad debe y puede comunicarla directamente (si fuera necesario) a la autoridad portuaria para que sea subsanado antes de la partida del barco. Sin embargo, adecuar el estado de medios de salvamento o sus pertrechos puede ser costoso y a veces suponer la paralización del barco por varios días. Este exceso de celo puede ser mal visto por la naviera y el capitán que sea tan escrupuloso en lo que de hecho es su deber, puede verse relegado a 1er. oficial, debido a cualquier otro motivo alegado.⁵²

Por supuesto, la calificación de estas actitudes en general depende del momento y de la mentalidad de los miembros de la tripulación y del personal directivo de la propia naviera. Lo que en una organización puede ser bien visto, en la otra puede ser mal interpretado.

Goffman hace referencia que en el s.XIX en la marina norteamericana se disponía una ración diaria de alcohol para cada tripulante, cosa que hoy se vería como ajuste secundario, mientras que los juegos recreativos, como las damas, se consideraba como un privilegio especial. Hoy, es normal que la naviera ponga a disposición no sólo juegos de mesa, sino películas de video y también videojuegos para distracción de la tripulación.

⁵² ver apartado 2.3.3

En un barco español, el consumo de alcohol, dentro de una medida, se considerará como lo más normal e incluso un derecho del tripulante. En cuanto a la embriaguez, está muy mal vista y sancionada durante la navegación y especialmente en acto de servicio. En puerto, si no incide en el trabajo, que un tripulante vuelva a bordo "con una copa de más" puede verse como algo tolerable.

Los *ajustes secundarios*, según *Goffman*, contribuyen a la estabilidad institucional.

Los *ajustes secundarios* se pueden clasificar en dos tipos: ajustes violentos y ajustes reprimidos⁵³.

Los ajustes violentos son propios de los participantes que con intenciones concretas de abandonar la organización o de alterar su estructura radicalmente, interrumpen en cualquiera de ambos casos su normal funcionamiento.

Los ajustes reprimidos se amoldan, como los primarios, a las estructuras institucionales existentes, sin introducir ninguna presión enderezada hacia un cambio radical y de hecho cumplen a veces la función obvia de canalizar esfuerzos que, de otro modo podrían ser destructores. Las partes más asentadas y estables en la vida "subterránea" de una organización tienden, pues, a estar constituidas primordialmente por ajustes reprimidos y no violentos.

Vamos a intentar examinar los *ajustes secundarios* en la tripulación de un barco. Estos ajustes se producirán de diversa manera según el nivel jerárquico.

De entrada hay que considerar, sin embargo, que en un barco hay muchos factores que intervienen a la hora de poder establecer diferenciaciones entre los estratos jerárquicos.

Un concepto es, sin duda, el del cargo que se ocupa a bordo, y en tal sentido, el capitán en primerísimo lugar, seguido por el jefe de máquinas y el 1er. oficial y después, más lejos, el resto de los oficiales, marcan sin duda una graduación jerárquica.

Siguiendo la misma, como ya hemos indicado anteriormente, encontraremos la maestranza y finalmente los simples subalternos.

De manera simple podríamos decir que los del primer nivel, tienen una motivación

⁵³ ver (1) pp.199-200

propia, ajuste primario, fruto de un grado de compromiso y adhesión emocional a la organización por varios motivos: por razón de que están ahí, inicialmente por vocación, y porque la autoridad de su cargo, implica una responsabilidad ante la naviera y ante la propia ley.

Si queremos buscar *ajustes secundarios*, los encontraremos sin duda. Algunos serán posibilidad exclusiva de este nivel, o mejor dicho de algunos de los sujetos de este nivel. Otros *ajustes secundarios*, en cambio, serán los mismos que los del resto de la tripulación, con la diferencia de que de una parte tendrán mejores posibilidades de aplicarlos, pero que por otra parte, chocarán más con una mayor exigencia ética por razón del cargo.

Me explico:

Un *ajuste secundario*, exclusivo de algunos individuos de este nivel serán las atenciones que recibe frecuentemente el capitán y a veces el 1er. oficial y el jefe de máquinas en puerto, ya sea en forma de gratificaciones de las empresas, independientes de la naviera, que operan en el tráfico marítimo, ya sea por la invitación a comer en un buen restaurante, a hacer una excursión, etc.

En algunos barcos puede consistir en el más fácil acceso que la oficialidad tiene a la telefonía del barco para comunicarse con casa, amén de las mejores comodidades (camarotes, salas de estar, etc.) de que dispone la oficialidad en general.

En cuanto a la mayor facilidad de recurrir a otros *ajustes secundarios*, podemos hacer referencia al tema ya citado de los beneficios paralelos que se pueden obtener en algunos barcos y en algunas líneas por medio del contrabando. Sin duda alguna, para el capitán muy especialmente, pero también para la oficialidad, tal práctica tiene al mismo tiempo unas connotaciones tanto legal como éticamente graves. Estas connotaciones serán en muchos casos un freno. Pero, si a pesar de ello, alguien de este nivel, se decide a participar en una operación de este tipo, tiene, por razón de sus propias prerrogativas, mayor facilidad, tanto más cuanto más alto sea su cargo.

Dentro de este nivel jerárquico (los mandos), hay que considerar también un factor muy importante para valorar la posibilidad de *ajustes secundarios* y es el hecho de la antigüedad, factor que no es exclusivo de este nivel y que formará un "grupo intersección", con los

diversos grupos distinguidos. Un tripulante, del grupo o nivel que sea, que lleva muchos años en la naviera, tendrá ese grado de compromiso y adhesión emocional a la organización a que hacíamos referencia antes.

Con todo, es importante distinguir que, aunque hemos hablado de un primer nivel jerárquico que comprendía capitán y oficiales, el capitán debe ser considerado un nivel aparte, porque se distingue con mucho del resto de los tripulantes en lo que a autoridad y responsabilidad se refiere. Ello hace que sea un cargo de confianza del naviero y que en consecuencia, se halle especialmente vinculado al mismo. El naviero no sólo espera competencia profesional, sino una clara fidelidad y desvelo en defensa de los intereses de la empresa.

Dentro del nivel de mandos, en cambio, podemos encontrar un oficial joven, recién embarcado. No tendrá vínculos de antigüedad, salvo que tenga un claro deseo de hacer carrera en esa naviera. Su autoridad, también, bastante limitada, no le dará tampoco mucho acceso a ajustes secundarios que requieren influencia. Por otra parte, y formando un nuevo "grupo de intersección" con otros tripulantes de cualquier nivel, que no tiene vínculos de antigüedad que defender, tendrá tal vez menos escrúpulos a la hora de buscar beneficios propios aunque sea en contra de los intereses de la naviera.

Por supuesto que al exponer estas posibilidades, estamos hablando sólo de eso, de "posibilidades", no estamos prejuzgando la ética de ningún tripulante. Como en cualquier ámbito social, hay gente honesta y gente deshonesto.

Veamos ahora un nivel teórico intermedio, la llamada "maestranza", a la que ya nos hemos referido. En este grupo, el factor antigüedad-fidelidad, tiene un peso especial, especialmente en el caso del contramaestre, calderero y mayordomo, por ser cargos a los que normalmente se accede por antigüedad. El carpintero, el electricista y el propio cocinero, son profesionales que pueden embarcar directamente a ocupar ese puesto.

Esta clasificación será válida para barcos con una mayor parte de plantilla fija y no lo será para algunas compañías pequeñas, sobre todo de banderas de conveniencia, que van cubriendo sus necesidades sobre la marcha.

Si de este grupo sacamos la figura del mayordomo y a veces el cocinero, el resto es tal

vez el que menos ocasiones tiene de ajustes secundarios. Tiene un interés profesional importante, ligado a la antigüedad, no tiene acceso normalmente a atenciones especiales externas y no tendrá interés en poner en peligro su puesto de trabajo.

El mayordomo, del que ya hemos hablado, es una figura que, en los barcos en los que existe, representa por sí solo un poder de facto. A nivel de poder puede llegar a establecer un "grupo intersección" con el propio capitán. Como éste, gozará de unos ajustes secundarios propios de su cargo⁵⁴.

La posición de fuerza que alcanzará en el barco, dependerá de lo que el capitán y a veces la propia naviera, le consienta.

Llegamos finalmente al nivel jerárquico más bajo, los simples subalternos. Estos tendrán poca posibilidad de ajustes secundarios facilitados por su cargo, con excepción del personal de fonda en general que, ya por su relación con el mayordomo, ya por estar en contacto con el pasaje en los barcos de este tipo, dispondrán de buenas posibilidades.

Los subalternos de puente y máquinas, por otra parte los auténticos profesionales de la mar, entre los subalternos, tendrán poca opción a *ajustes secundarios*, como no sean pequeñas ventajas o favores que se puedan hacer entre sí, o bien por colaborar en algún *ajuste secundario* con algún tripulante de otro nivel.

Un tipo especial de *ajustes secundarios* son las actividades de evasión. Éstas, como hemos visto, deben ser considerados *ajustes primarios*, según Zurcher⁵⁵. Las partidas de cartas, de dominó, de parchís, a las películas de video, etc. mediante los cuales el tripulante encuentra una posibilidad de evasión, ayudan a mantener un buen ambiente a bordo y a que la gente esté más relajada y, por tanto, indirectamente sirven a un mejor funcionamiento del barco.

También las estancias en puerto permiten un esparcimiento. Hay tripulantes, especialmente jóvenes, que navegan porque les divierte ir de aquí para allí, conociendo países diversos.

⁵⁴ ver apartado 2.3.3

⁵⁵ ver (50)

Hay *ajustes secundarios* que permiten al individuo practicar una cierta rebeldía justo en el límite de lo sancionable. Son, por ejemplo, gestos despectivos, respuestas descaradas masculladas, o incluso formas exageradamente serviciales (que ocultan una actitud burlesca) de cumplir una orden.

Una sonrisa de autosuficiencia, puede ser también una actitud de desplante ante un superior tal vez inseguro de sí mismo.

De hecho, es frecuente entre algunos tripulantes, especialmente con un cierto grado de veteranía, el someter a un superior a una especie de guerra de nervios camuflada, que sirve de test para saber hasta dónde llega su autoridad en cuestión.

Otra peculiaridad, dentro de los *ajustes secundarios*, es la inclinación a reservarse un espacio íntimo⁵⁶, por pequeño que sea.

También aquí *Zurcher* hablaría de *ajuste primario* porque redundaría en un mejor cumplimiento del trabajo del tripulante. Formarán ese espacio el camarote, los pósters, pegatinas, objetos de adornos, plantas y hasta pequeños animales que a veces tiene el tripulante en su camarote. Aquello es su mundo y cualquier objeto que en casa no tendría ninguna importancia, una simple foto enmarcada, en el barco puede ser un auténtico tesoro. Y lo mismo un banderín, un cenicero, etc.

También se dará el alardeo del que tiene un transistor más grande, o un radiocassette gigante, o unos zapatos muy bonitos, o una chaqueta de cuero que se compró en tal ciudad.

En las estancias en puerto, es frecuente ver como algunos tripulantes se esmeran en ponerse ropas vistosas para salir a la calle.

Dentro de la institución social que es el barco, en la que como sabemos el tripulante está desempeñando las 24 horas del día el rol que le corresponde, busca por todos los medios, mantener incólume su propio yo, deseando dejar claro que él no es sólo un cargo profesional.

⁵⁶ ver 3.5

2.6 Vínculos entre los tripulantes

2.6.1 Los subgrupos

La sensación de soledad es la más marcada que pesa sobre el hombre de mar. Cuando una persona embarca por primera vez, se encuentra en un medio que le es extraño, en el que rigen unas normas de vida, unas relaciones, unas costumbres y hasta un lenguaje peculiar.

Esto lleva a los tripulantes a formar grupos reducidos, en los que pueden comentar sus ilusiones o preocupaciones íntimas, que todo el mundo necesita verter al exterior.

Esto sucede en cualquier ámbito social, lo mismo en una oficina, que en una escuela o en una facultad o en el servicio militar. La tendencia será mayor cuanto más necesitado de ello se encuentre el individuo. En una oficina, en donde sólo se comparten unas horas, aunque siempre habrá quien congenie más con unos que con otros, este fenómeno no es tan necesario. Sin embargo, allá donde la persona se siente en cierta manera desprotegida, es donde más tenderá a establecer esos subgrupos.

El niño que va a la escuela, se siente inicialmente solo entre desconocidos y la manera más fácil de superar esa sensación será establecer una relación de confianza y mutuo apoyo con uno o dos niños más. Entonces hablará de *mi amigo* o *mis amigos* y cada día, al llegar a la escuela buscará a ese o esos amigos. A medida que pase el tiempo, irá ampliando normalmente ese círculo, a la vez que se irá sintiendo más seguro dentro del grupo de la clase. Posteriormente empezará incluso a sentirse integrado en la totalidad de la escuela.

Este proceso, con las lógicas diferencias de la edad, se produce en todos aquellos casos en los que una persona se encuentra fuera de su ámbito familiar o habitual. El joven que acude al servicio militar no tardará en agruparse con varios de su mismo lugar o región natal, de su nivel sociocultural, etc. Con el tiempo, es posible que llegue a perder el contacto con los que fueron sus primeros amigos, dentro de un proceso de ir conociendo a los demás reclutas.

En los barcos esto sucede de manera muy similar. Una persona necesita desarrollar unos lazos afectivos y ello siempre es más asequible con una o dos personas que con muchas a la vez.

Entre personas siempre hay puntos de contacto y puntos de divergencia. A nivel de subgrupo es más fácil pactar tácita y recíprocamente el dar un trato preferencial a lo que nos une ante lo que nos separa. Cuánto más tiempo lleve una tripulación junta, más posibilidades habrá de que, alternando roces y concordancias, se vaya estableciendo una relación estable entre todos. Sin embargo, ocurre que:

- hay incompatibilidades que, lejos de suavizarse, se van haciendo más acusadas,
- las distintas maneras de reaccionar ante un contratiempo y el aislamiento prolongado, puede quebrar lo que inicialmente era una buena relación,
- los subgrupos que se formen, pueden mantener una pugna interna que a medida que pasa el tiempo se vaya agudizando,
- el trasiego de tripulantes, altera la estructura de estos subgrupos, siendo beneficioso cuando sirva para deshacer aquéllos que sean causa de malestar general a bordo, y siendo negativo, cuando con ello se destruya una relación cordial a bordo.

Estos subgrupos normalmente se formarán dentro del nivel jerárquico correspondiente, en base también a criterios de lugar de procedencia, edades, niveles culturales, etc.

Si tenemos en cuenta el esquema de una tripulación⁵⁷, veremos que su estructura jerárquica por un lado y los diferentes departamentos por el otro, fraccionan profundamente el grupo humano total, en pequeños subgrupos ya a priori. Si además buscamos coincidencias personales, veremos que las posibilidades de establecer una relación personal un poco estrecha se convierten en mínimas.

Esto se aprecia también en puerto, en donde los tripulantes suelen "salir a tierra" en pequeños grupos. El tripulante que sale habitualmente solo a tierra, es visto como una persona de la que habrá que desconfiar.

Otro impedimento a que se creen vínculos estrechos es el hecho, entre otras cosas, de que los tripulantes no siempre vuelven a coincidir en el mismo barco y que si proceden de lugares distintos, tampoco tendrán ocasión para continuar una posible amistad. Incluso, ocurre a veces que siendo del mismo lugar, cuando están de vacaciones no deseen verse

⁵⁷ ver apartado 2.2

para no acordarse del barco.

Los ingleses hablan de '*Board of Trade acquaintances*'⁵⁸ (literalmente, "relación de Ministerio de Comercio"), en clara alusión al interés personal que hay en una relación que además está mediatizada por una necesidad.

Por todo ello, son pocas las amistades duraderas que se generan entre tripulantes. Sin embargo, mientras dura la campaña, especialmente en barcos que hacen viajes largos, se crea un espíritu de solidaridad fuerte, que hace que el tripulante, pueda sentirse arropado y como formando parte de una especie de familia.

Este formar parte de una familia, considerada en términos amplios, no ya sólo de un barco en concreto, sino de la marina en general, se refleja en unas peculiaridades de comportamiento, de hábitos y expresiones que forman lo que podemos llamar una subcultura propia de la gente de mar, que los caracteriza y de la cual, de una u otra forma, se sienten orgullosos.

2.6.2 Tensiones entre subgrupos

Partiendo pues de los distintos grados jerárquicos y de la división en departamentos, vamos a ver qué tensiones pueden crearse.

El personal de cubierta y el de máquinas desempeñan funciones de las que depende directamente el rendimiento del barco. Así, del personal de cubierta depende la navegación, el mantenimiento general del barco, las operaciones de preparación, recepción y estiba de la carga, así como la descarga, las condiciones de estabilidad que debe tener el barco para realizar una navegación segura y en general las relaciones jurídicas, administrativas y comerciales propias del 1er. oficial y del capitán.

Por su parte, el personal de máquinas, tiene el control del aparato propulsor, del generador de electricidad y de todos los motores e instalaciones mecánicas. Si las máquinas no funcionan el barco no puede navegar, o no puede realizar gran parte de sus operaciones. Este personal aparece en los barcos a raíz de la aparición de las máquinas de

⁵⁸ Perry, Nick, "*Conflict on Board Ship: An Interpretation*". University of Strathclyde. Reino Unido. 1974

vapor, cuando éstas sustituyen a la vela.

El hecho de tener ambos departamentos personal de mando (capitán y oficiales de cubierta y jefe de máquinas y oficiales de máquinas) hace que surja una rivalidad, en ver quién ejerce más poder a bordo. De los primeros tiempos de la navegación a vapor surgió el aforismo: *"no se pueden mezclar agua y aceite"*⁵⁹.

Como ya se ha expuesto, el mando absoluto del barco lo ostenta el capitán, quien en consecuencia tiene autoridad sobre todos los tripulantes, incluido el jefe de máquinas. El capitán⁶⁰ es el que mantiene la comunicación con la naviera y el que toma decisiones que afectan a todo el barco. Los oficiales de máquinas, por su parte, pueden hacer que el barco vaya más rápido o más lento. De ellos depende que los generadores den buena energía eléctrica y otros factores.

Nick Perry⁶¹ hizo un estudio sobre dos buques tanque y con respecto a estas tensiones cubierta - máquinas, explica cómo por ejemplo, en uno de los barcos, en los lavabos de los oficiales de cubierta salía agua turbia, mientras que en los de los oficiales de máquinas el agua era cristalina. O el caso en que el aire acondicionado en la cámara y camarotes de los oficiales de cubierta no funcionaba y en los de los oficiales de máquinas iba perfectamente.

El autoritarismo es otro factor de tensiones. En realidad, este aspecto ha cambiado mucho en nuestros días, al imponerse el criterio de relación laboral. Sin embargo, el capitán sigue teniendo unas prerrogativas importantes. Hay que tener en cuenta también que una gran parte de la flota mundial, navega con tripulaciones internacionales, en las cuales los mandos son de un país y el resto de la tripulación de otros. De esta forma, débilmente amparados por unas legislaciones poco definidas y, en cualquier caso, sometidos por el temor a perder el puesto de trabajo, los tripulantes de muchos de estos barcos, ven en el capitán a un ser poderoso, al que se teme y obedece.

En cualquier caso, por las circunstancias propias de la navegación, todos los

⁵⁹ ver (57)

⁶⁰ ver apartado 2.3.2

⁶¹ ver (57).

ordenamientos conceden al capitán unas facultades muy superiores a las que le corresponderían en base a un mero criterio laboral.

El respeto a la oficialidad es algo que también es muy superior en un barco con tripulación internacional, que en un barco de bandera europea.

La huelga en la marina es vista de manera muy distinta a lo que sería en una fábrica de tierra. Lo que significa paralizar un barco, con una mercancía que pertenece a otra u otras empresas, con una serie de intereses económicos muy elevados y distintos, hace que se vea la huelga bajo un prisma de especial gravedad. Podemos citar como ejemplo un caso que se produce una y otra vez: unos tripulantes de países del Tercer Mundo se declaran en huelga por falta de cobro de salarios devengados, sin haber hecho la pertinente comunicación al juzgado de guardia del puerto en que se encuentren. El capitán, por su parte, contando con muchos más medios de asesoramiento, los denuncia por delito de sedición, trayendo a bordo a la policía local que desalojará a los tripulantes del barco, para luego repatriarlos. Una vez en su país, los tripulantes no tendrán posibilidad alguna de reaccionar contra tal injusticia.

A nivel de tensión, ese carácter autoritario, coloca muchas veces a unos en actitud temerosa de perder la autoridad y a otros en una actitud de defensa ante lo que consideran una dictadura.

Muchas veces bajo un capitán déspota se esconde una persona insegura que, temiendo no saber hacerse respetar, recurre al ejercicio de un mando deshumanizado. Y también ocurre que una reacción provocativa por parte del personal subalterno puede responder a un rencor social, a un sentirse que tienen que ser *subalternos* hasta en los ratos libres

En los barcos mercantes hay además la mencionada separación entre la zona de oficiales y la de subalternos. En los barcos de pasaje esta diferencia es muy marcada. En este caso, acentuada por los uniformes. En estos barcos, los oficiales, aunque tengan restringido el acceso a las zonas de pasaje, de hecho pueden alternar con éste, mientras que los subalternos lo suelen tener prohibido, fuera de su lugar de trabajo.

En barcos pequeños y con tripulación de un mismo país, la relación suele ser mucho más campechana y casi no hay diferencias visibles entre unos y otros. En los barcos con

tripulaciones internacionales volveremos a encontrar las diferencias más acusadas, propias de un tiempo ya lejano.

En la marina mercante española, hasta comienzos de los años setenta, la imagen del capitán o del oficial estaba íntimamente ligada al hecho de dar órdenes en un estilo más militar que civil. Hoy día esto ha cambiado bastante, sobre todo en barcos de países europeos o norteamericanos.

Como suele ocurrir en estos casos, la diferencia entre un estamento y el otro la acusan más los subalternos que los oficiales, dado que son los primeros los que ven que a bordo tienen menos comodidades y los que se encuentran frecuentemente con que, siendo mayores y con más años de mar, deben acatar las órdenes de alguien más joven y con menos tiempo de mar.

En los casos de tripulaciones internacionales, los mutuos recelos propios de las diferencias de *status* entre oficiales y subalternos, se ven incrementados por un sentido de enfrentamiento más profundo, entre pueblos o naciones y a veces entre razas.

Es inevitable que en un espacio reducido en el que conviven unas personas con rangos y comodidades distintas, en el que unos se preocupan por dirigir y los otros para que aquéllos no se pasen en el ejercicio del mando, surjan tensiones, pero mucho más probables son estas diferencias cuando a la barrera de la categoría profesional se suma la "categoría nacional". El menosprecio por razas y nacionalidades, sigue siendo desgraciadamente una realidad. En este sentido, sería importante que cuando una tripulación sea de varias nacionalidades, éstas se encuentren representadas en los distintos estamentos, para no acrecentar esa barrera entre unos y otros.

Hay, según el citado Nick Perry⁶², unas tensiones fruto de dos principios que se dan simultáneamente: el jerárquico y el de solidaridad. En los barcos, todo el mundo sabe que, tenga una persona el cargo que tenga, sufre igualmente la soledad, la lejanía del hogar, los peligros que la mar supone, las incomodidades de un temporal y, por tanto, que en medio del océano es más lo que une que lo que separa. La gente de mar suele tener un sentido de

⁶² ver (57)

la solidaridad muy desarrollado, por lo menos en lo que a aquellos aspectos compartidos de la vida de a bordo se refiere.

Por otra parte, las tensiones entre oficiales y subalternos, según el mismo Nick Perry, se aprecia más en cubierta que en máquinas, debido a que normalmente el oficial de máquinas hace un trabajo manual pesado y se ensucia prácticamente tanto de grasa como un subalterno de ese departamento.

Pienso que tiene cierta razón, puesto que el marinero mira con unos ojos más cercanos al oficial empapado de agua como él, por un chubasco acaecido en plena maniobra de atraque o compartiendo el polvo y los ruidos de una operación de carga o descarga. En cambio, para un marinero sudado y con las manos ajadas, la imagen de un oficial incólume en el puente de mando, no suele levantar mucha admiración.

Hay también tensiones debidas a la pugna por un ascenso profesional. Los tripulantes van rotando dentro de los barcos de una compañía y las vacaciones o la enfermedad de uno puede ser ocasión de ascenso para otro. Estas tensiones se viven de distinta forma según el cargo a bordo. El Capitán en primer lugar deberá hacer méritos ante la dirección de la naviera y ello puede ser motivo de acciones u órdenes que perjudiquen a la tripulación. Así, puede ser el ahorro del servicio de lancha a tierra, cuando se está fondeado. Con ello frustra los deseos de salir a tierra de la tripulación, pero puede ser que merezca el aplauso de la naviera por el dinero ahorrado. Los demás tripulantes verán valorados sus méritos normalmente a través del capitán, que será quien informe de ellos.

Para los demás tripulantes, aunque puedan tener también una relación directa con la naviera, sus posibilidades de ascenso vendrán especialmente condicionadas por los informes de sus superiores.

Esto crea unas tensiones, no muy distintas a las que se pueden dar en cualquier ámbito del quehacer humano, aunque aquí, una vez más, condicionado por las circunstancias.

P.G. Herbst⁶³ establece un cuadro en el que representa los distintos condicionantes que conducen al mantenimiento de unas distancias en el seno de la tripulación.

⁶³ Herbst, P.G. *"Interpersonal distance regulation and affect control on merchant ships"* Work Research Institute, Oslo. *European Journal of Social Psychology*. 1971

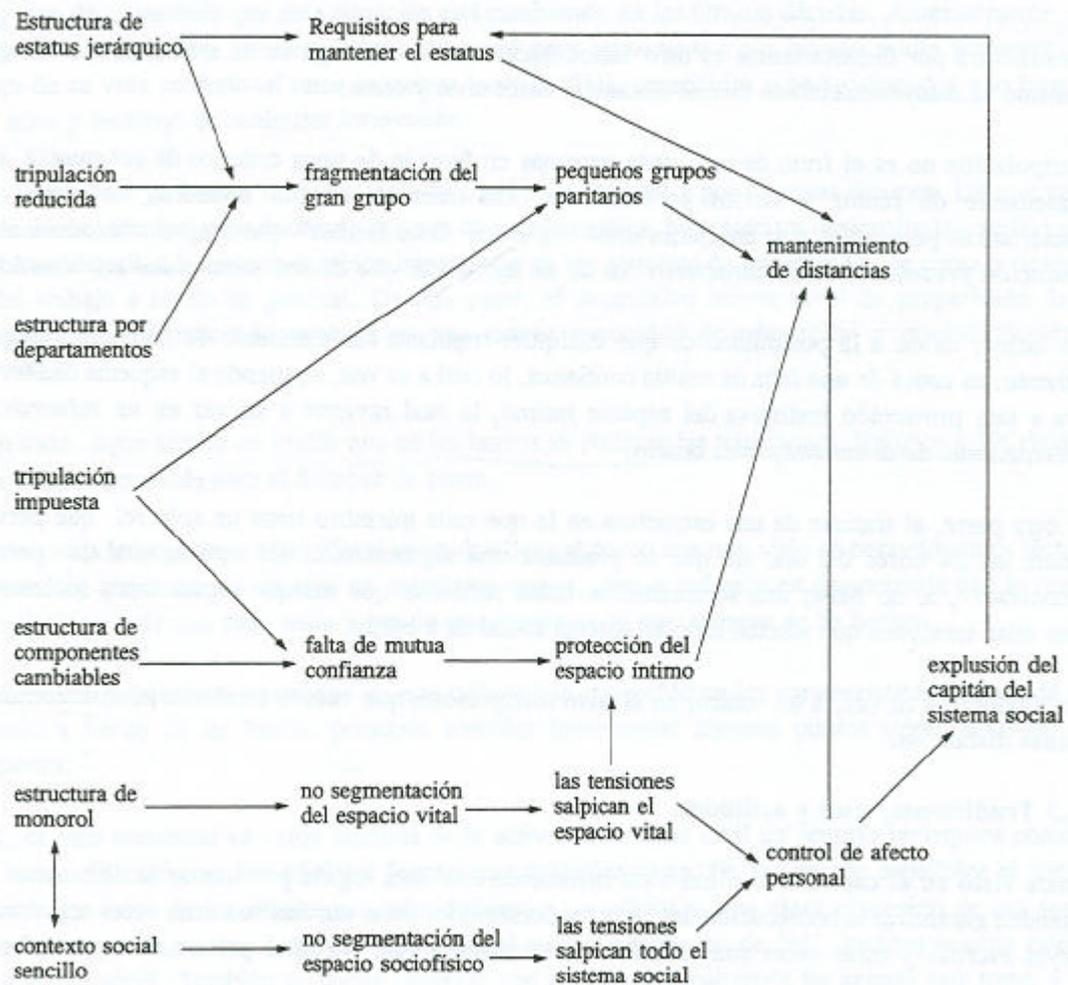


Fig. 1 Condiciones de organización, que contribuyen a mantener distancias. P.G. Herbst

Empezando por la estructura jerárquica, ésta se sustenta sobre la base de un respeto a la autoridad y, en consecuencia, los oficiales tenderán a marcar ciertas distancias con respecto al resto de la tripulación. Queda totalmente desmarcado el capitán⁶⁴, que queda condenado a una mayor soledad para mantener incólume el respeto hacia su cargo.

Esta estructura jerárquica crea una fragmentación importante, dentro del grupo social de la tripulación.

⁶⁴ ver apartado 2.3.3

En los barcos de tripulación reducida, se produce una fragmentación adicional, en el sentido de que aparecen varios grupos, pequeños, bastante nivelados. El contacto más estrecho, al ser en total menos personas, exige una mayor atención al esfuerzo por mantener distancias.

La estructura por departamentos es otro factor fraccionador, como ya se ha expuesto, que conduce asimismo al mantenimiento de ciertas distancias entre unos y otros.

La tripulación no es el fruto de unir unas personas en base a unos criterios de coherencia, sino simplemente de reunir a ciertos profesionales, sin tener en ningún momento en cuenta sus características personales y si encajarán unos con otros. Dice Herbst⁶⁵ que a nivel interpersonal, *la tripulación presenta más las características de un agregado, que de una comunidad estructurada.*

Este factor, unido a la posibilidad de que cualquier tripulante sea cambiado de barco, en cualquier momento, es causa de una falta de mutua confianza, lo cual a su vez, siguiendo el esquema de Herbst, lleva a una protección instintiva del espacio íntimo, lo cual revierte a su vez en un refuerzo del mantenimiento de distancias, antes citado.

Por otra parte, al tratarse de una estructura en la que cada miembro tiene un sólo rol, que persiste durante las 24 horas del día, sin que se produzca una segmentación del espacio vital, que permita "*desconectar*", al no haber una segmentación física suficiente que marque separaciones sociales, se crean unas tensiones que afectan todo el sistema social de a bordo.

Ello conduce, a su vez, a un control en el trato interpersonal, que vuelve a reforzar el mantenimiento de unas distancias.

2.6.3 Tradiciones, usos y actitudes.

Hemos visto en el capítulo 1, cómo toda institución total está regida por una serie de normas que pretenden garantizar la consecución del objetivo perseguido. Estas normas son

⁶⁵ ver (63)

unas veces reglamentos o leyes escritas y otras veces son costumbres, tradiciones que, sin estar prescritas llegan a formar parte fundamental del sistema de vida.

Cuanto más cerrada es una institución, más marcada es la inamovilidad de sus usos. Un barco es una institución abierta, en el sentido de que se desplaza de un puerto a otro, que sus tripulantes entran en contacto con gentes muy distintas y que además, ellos mismos, proceden de diferentes pueblos o ciudades. Tampoco hay que olvidar que, debido a los relevos por vacaciones, las tripulaciones van cambiando.

Sin embargo, y al mismo tiempo, es una institución cerrada en el sentido de que profesional y socialmente, el desarraigo general de la gente de mar, hace que sean poco susceptibles a introducir cambios en sus esquemas tradicionales de vida y trabajo a bordo.

Hay que decir también, que esta situación está cambiando en las últimas décadas. Anteriormente, a lo largo de años y años, la navegación evolucionó muy lentamente y un marino podía mantener a lo largo de su vida profesional unos esquemas bastante fijos, aprendidos y perfeccionados a lo largo de los años y receloso de cualquier innovación.

Hoy día, como ya hemos indicado, esto ha cambiado bastante y por diversas razones. De una parte, la evolución técnica, especialmente a través de la informática, ha tenido un desarrollo tan vertiginoso, que ha obligado a introducir cambios importantes en los sistemas de navegación, de carga y descarga y del trabajo a bordo en general. De otra parte, el progresivo mayor nivel de preparación de las tripulaciones, ha revertido también en una mayor capacidad de adaptación a nuevas técnicas y sistemas.

Con todo, sigue siendo un hecho, que en los barcos se cultivan las tradiciones, los usos y los ritos, de una manera increíble para el hombre de tierra.

Es conocida la experiencia del oficial joven que llega al barco con una serie de conocimientos técnicos modernos, que se encuentra ante un capitán ya mayor, que se esfuerza en demostrarle que lo que ha estudiado no vale casi para nada y que lo que cuenta es lo que siempre se ha hecho.

Aunque en los distintos apartados de este trabajo han aparecido ya las características de la vida y el trabajo a bordo de un barco, podemos recordar brevemente algunos puntos importantes en este contexto:

Así, es raro encontrar en otros ámbitos de la actividad humana civil un sentido jerárquico como en un barco. El capitán y los oficiales forman una auténtica casta. En los barcos españoles el uso del "Don" por parte de los subalternos para dirigirse a un oficial es una clara expresión de ese *status*. Simultáneamente, es muy habitual que el oficial trate al subalterno de "tú", incluso aunque éste sea mayor que aquél. También se puede observar, que muchos subalternos ven con agrado este trato, viendo como más distante al oficial que les trata de "usted".

Una relación similar se producirá frecuentemente entre el capitán y el jefe de máquinas, de una parte y los propios oficiales, de otra.

Estos rangos conllevan unas prerrogativas que marcan una diferencia en la amplitud y comodidades de camarotes, comedores y salas de estar, en el hecho de que a la oficialidad les limpie el camarote y sirva la mesa un camarero y a los subalternos, no.

En el propio comedor de oficiales, no se empezará a comer hasta que llegue el capitán, quien será por otra parte, el primero en servirse.

A distinto nivel, también hay "*status*" entre subalternos. La maestranza, como ya hemos indicado, hace valer sus prerrogativas ante los demás subalternos y, entre éstos, el veterano marcará las distancias con el novato.

De hecho, y aunque tal vez de manera no tan acusada, en todo establecimiento social hay ciertas expectativas sobre el comportamiento de cada miembro, incluso en aquellos casos en los que no se le ha asignado una labor específica.

Como dice Goffman, entre las personas de toda sociedad hay unas *pautas de contacto, que sirven simultáneamente de identificación, guía de comportamiento ideal, y base de solidaridad y de división al mismo tiempo.*⁶⁶

En la tripulación de un barco, cada miembro tiene un rol, una misión bien concreta, con sus derechos y obligaciones, que le marca unos horarios de trabajo y de descanso, así como unos espacios para cada actividad laboral, de descanso o lúdica.

Ese esquema es rutinario y por ello mismo, es para el tripulante un punto de apoyo y

⁶⁶ ver (1) pág. 319

confianza, ante los problemas personales, la soledad y el desarraigo, así como el riesgo que la mar como tal, representa.

En los barcos también son frecuentes los apodos: "*manitos*" (era un marinero con unas manos enormes), "*cantarín*" (un marinero que se pasaba el día cantando), "*cabezón*" (un capitán con una cabeza bastante grande), "*carraca*" (un oficial, que con frecuencia andaba bebido). También es frecuente que el apodo se refiera al lugar de procedencia.

Los apodos son formas familiares y no suelen tener ánimo despectivo.

Las costumbres y tradiciones tienen aspectos diferenciales según el tipo de barco y también su nacionalidad, pero aún así, hay una serie de aspectos comunes, que permiten hablar de lo que Hernández Izal denomina *subcultura de la gente de mar*⁶⁷, en referencia a una serie de rasgos comunes a la mayor parte de los marinos, y que el citado autor resume así:

- una limitación de horizontes, dentro de la propia profesión, que le lleva a pensar en desembarcar, si tiene otras aspiraciones,
- un cierto conformismo, en cuanto a su situación como tripulante,
- una sensación de seguridad a bordo, frente a una inseguridad cuando se enfrenta a ámbitos más amplios,
- una adaptabilidad a personas, climas, países, etc.,
- la exigencia de unos mínimos de espacio privado e íntimo,
- la versatilidad y aptitud para desempeño de diversos cargos y de hacer frente a situaciones nuevas,
- un acusado sentido comunitario, como respuesta ante la situación de contingencia que se da en la mar.
- una actitud muy crítica ante las personas externas, que se mueven en torno al barco (naviero, agentes, etc.).

Finalmente, podemos hacer referencia a una serie de actitudes típicas de la gente de mar, como es la tendencia instintiva a asegurar los objetos que se colocan sobre una mesa

⁶⁷ ver (31)

o en una repisa (incluso cuando están en tierra), los hábitos de un sistema ordenado de vida, marcado por unos horarios que se repiten día a día, la disponibilidad de dinero al llegar a puerto, el hábito a fumar tabaco caro y beber buenos whiskyes (que a bordo son baratos), ordenar el tiempo por llegadas y salidas de puerto y no por días laborables y festivos (concepto que pierde significado a bordo), etc., etc.

2.7 La importancia de un sistema de vida y un lenguaje comunes

Dice Goffman⁶⁸ que los miembros de una institución total recobran la estabilidad personal cuando aprenden el sistema institucional.

En el punto 3.3, al hablar del tripulante, haremos referencia a la problemática del recién embarcado, que llega de un ambiente, a veces de una cultura propia, que nada tiene que ver con las de los demás tripulantes. Esto, de entrada, es causa de un problema de adaptación.

Vamos aquí, sin embargo, a ver a nivel de tripulación, la importancia que tiene un esquema de vida y un lenguaje comunes.

Las personas necesitamos sentirnos miembros de algún grupo humano. Aunque luego por nuestra vida seamos más o menos solitarios, hay algo que siempre nos proporciona una base de apoyo, que nos da seguridad y nos ayuda a identificarnos.

Louis A. Zurcher⁶⁹ en su estudio sobre los barcos de la *navy* (marina de guerra de los EE.UU.), hace unos estudios partiendo del análisis de Goffman de las Instituciones Totales y dice:

Los reclutas asisten diariamente a clases de tradición y costumbres navales, armamento, primeras ayudas, historia naval, conducta militar, organización del barco, etc... Aprenden el argot naval: el suelo es la cubierta y la izquierda es babor...

El uso habitual de palabrotas se suele considerar causado por el deseo, por parte de los reclutas, de adoptar expresiones propias de un grupo social...

⁶⁸ ver (1) pág. 51

⁶⁹ ver (57)

Una institución total necesita dar a sus miembros una identidad. La tripulación de un barco, aparte de estar compuesta por personas muy distintas, tiene algo muy importante en común: están *embarcados* en la misma aventura.

El conocimiento de unos antecedentes históricos, aunque sean recientes, ayuda la integración en la tripulación. Este concepto de historia no se refiere a lo que hizo la marina del siglo XVI, sino que a lo que forma la experiencia de los actuales marinos. Así, dentro de los barcos de una misma compañía se explican anécdotas de unos y otros, gracias a que la mayoría se conoce entre sí. Si aparece en ese barco un desconocido, puede tener ciertos problemas, hasta que haya logrado conocer suficientemente quiénes son las personas de que se habla.

Por otra parte está el léxico común profesional. Ninguna persona abogado, médico, agricultor, etc. podrá considerarse miembro del correspondiente colectivo, si no domina el lenguaje propio profesional.

Algunas de esas expresiones son incomprensibles para alguien ajeno a la profesión. Por ejemplo, hay una muy utilizada en los medios marítimos españoles, y es: *beachcomber*. Su significado original del inglés es: "peinador de playas" y hace referencia a los vagabundos que van por las playas, recogiendo lo que el mar arroja. Por tanto, un *beachcomber*, es un miserable, un infeliz.

En los barcos españoles esta palabra ha sufrido una transformación degenerativa, debido a malas pronunciaciones y así ha quedado en "*pichicoma*". El marino español usa ese término para referirse básicamente a los que vienen en tierra a traer documentos o a realizar cualquier gestión. Tiene un claro acento despectivo y a veces se usa también entre marinos con la misma intención. El marino que lleva poco tiempo embarcado, no tarda en adoptar esa, como también otras, expresiones. El uso de ellas le hace sentirse más integrado a su profesión.

2.8 La tripulación según el tipo de barco

Al hablar de los distintos roles, se han hecho ya algunas referencias a los distintos tipos de barcos y a su repercusión en la correspondiente tripulación. Para hacer una

aproximación al tema, podemos distinguir:

- Barcos de pasaje, con varios centenares de tripulantes (el *Queen Elisabeth I* tenía más de 1.000 tripulantes). Estos barcos tienen una estructura social complicada. Están altamente jerarquizados y los distintos departamentos son compartimientos estancos, con poca interrelación de los tripulantes entre sí.

Los subgrupos, a que se ha hecho referencia en el apartado 2.6, cobran en este tipo de barcos un protagonismo especial y se dan todas las circunstancias favorables para tensiones internas, *ajustes primarios y secundarios*.

Toda la complejidad de una tripulación de este tipo, gira en torno al hecho de que a bordo puede haber hasta varios miles de pasajeros, lo cual forma una auténtica *ciudad flotante*, en la que habrá unas personas que trabajan para que otras se puedan trasladar de un puerto a otro, o simplemente disfrutar de unos días o semanas de vacaciones. En cualquier caso, la vida a bordo de un barco de pasaje está muy ordenadamente organizada, también para los pasajeros, que entre horas para las colaciones, programas de actividades lúdicas, deportivas y culturales, entradas y salidas de puertos y visitas turísticas, tienen el tiempo perfectamente organizado.

En esta ciudad flotante se encuentran todos los instrumentos necesarios para el funcionamiento de una sociedad:

Hay una autoridad, el capitán, a la que están todos sujetos, con unas normas y reglamentos de conducta. Hay unas personas, oficiales y sobrecargos, que tienen, entre otras, ciertas funciones de policía, de control.

Hay servicios para satisfacer las necesidades de la *población*: cocina, panadería, pastelería, atención de cámara, enfermería con su equipo médico, peluquería, lavandería, tiendas, bares, comedores, capilla con uno o varios capellanes, cuando hay pasajeros de distintas confesiones, servicio de comunicaciones (teléfono, telegrafía, fax...), fotógrafo, imprenta, prensa interna diaria, gimnasio, piscina, carpinteros, fontaneros, electricistas...

Todos esos servicios están montados con fines comerciales, para hacer atractiva la estancia a bordo a los pasajeros y, en consecuencia, para que la gente se decida a embarcar en ese barco concreto y hacer un viaje determinado.

Con todo, esa ciudad flotante, se divide en dos grupos, que difícilmente se pueden unir como tales desde una perspectiva sociológica: la tripulación y el pasaje. Es cierto que habrá interacciones entre ciertos tripulantes y el pasaje. Así, el capitán es una figura con un significado propio para los pasajeros y también lo serán los oficiales, en cuanto personas uniformadas que completan el ambiente novelesco de a bordo. Tendrán su significado los camareros, por su relación directa con el pasaje y el resto de la tripulación como detalle tal vez anecdótico. Por otra parte, para la tripulación, el pasaje es por un lado *la carga que hay que transportar* y por otro lado la posibilidad de un trato con personas que no siendo tripulantes, comparten el viaje. Este trato, sin embargo, tendrá unas connotaciones muy distintas según el cargo del tripulante.

Para el capitán y los oficiales, fuera del aspecto profesional, conforme al cual los pasajeros son "*la carga que hay que transportar y cuidar*", los pasajeros significan también la posibilidad de establecer una relación, en la cual parten de una situación ventajosa, por cuanto reciben la admiración del pasaje.

Para los camareros, el pasaje puede ser la oportunidad de una buena propina, el observar distintos tipos de personas y de comportamientos, pero puede representar también el sentir la humillación de tener que mostrarse serviles o soportar un trato a veces despectivo. (No podemos dejar de pensar en los camareros asiáticos o centroamericanos, en lujosos cruceros del mar Caribe).

Todo lo dicho antes para una tripulación, es válido aquí, pero tiene unos matices muy complejos. La tripulación, sigue manteniendo todas las características sociológicas, propia de la marina mercante, pero el contacto, que no fusión, con el pasaje, tiene unas repercusiones en la vida de la tripulación, que pueden llegar a calar hondo.

- Ferries: Son barcos de pasajeros, pero sus viajes son cortos, normalmente sólo de horas, y si bien disponen de buena parte de todos los servicios citados para un barco de pasaje, especialmente enfermería, tiendas y bares, la circunstancia de la breve duración de las travesías, hace que sociológicamente los pasajeros no lleguen a formar un grupo, sino que coinciden como en un autobús, con una interrelación mínima entre ellos.

La tripulación, cuya relación con el pasaje, salvo los camareros, será mínima, tampoco

llega a funcionar como institución total debido a que el barco suele estar diariamente en puerto, y siempre los mismos puertos, de manera que la vida de tripulación, exceptuando los pequeños grupos que conviven y trabajan juntos, prácticamente no existe. Aquí desaparece la connotación del desempeño de un mismo rol día y noche y el tripulante puede casi a diario, salir a tierra, aunque sea por un mínimo espacio de tiempo. Incluso, aunque las estancias en puerto sean tan breves, que la mayor parte de las veces ni salga a tierra, las estancias en puerto continuas y sobre todo, cuando los tripulantes viven mayoritariamente en esos puertos, rompen por completo esa necesidad de encontrar unos vínculos más allá de los profesionales, tan necesarios para que se pueda estudiar realmente la tripulación de un barco como institución total.

- Grandes barcos de carga, *bulkcarriers*, petroleros, grandes portacontenedores: Estos barcos suelen tener un número de tripulantes oscilante entre los 20 y los 30. Sus viajes suelen ser largos y en ellos se desarrolla plenamente el sentido de barco como institución total. Estos barcos suelen estar bien acondicionados y ofrecer confort a la tripulación: buenos camarotes, buenas salas de estar, aire acondicionado. La tripulación mantiene una estructura jerárquica, con clara diferenciación por departamentos y categorías profesionales.

Sin embargo, como suelen hacer viajes largos, se suelen crear ciertos vínculos entre los tripulantes, incluso más allá de rangos y cargos.

Este tipo de barcos es el que mejor encaja en lo que podríamos llamar un esquema estándar de institución total.

- Barcos *tramp* y de cabotaje: Suelen ser barcos pequeños y con tripulaciones pequeñas: 6 a 10 personas. Salvo algunos modernos y bien equipados, dentro de este grupo se encuentran la gran mayoría de los barcos viejos, incómodos y mal cuidados.

Al margen del estado del barco, al ser tripulaciones tan pequeñas, el esquema clásico, sufre importantes alteraciones.

La estructura jerárquica queda muy reducida y prácticamente se limita a una diferenciación profesional. Cuando un extraño sube a bordo, nunca sabe qué cargo puede tener el tripulante que encuentra. La vida transcurre sin protocolos, muchas veces hay un

solo comedor para todos y se vive con una cierta dejadez, a la que invita muchas veces el estado del propio barco.

Esto, por otra parte, no quiere decir que en estos barcos todos sean compañeros, y que el rango no tenga repercusión, sino más bien que la relación depende mucho de las personas concretas, dejando de lado normas o reglas. Es decir, el capitán dejará bien claro que él es el que manda e incluso puede llegar a ser déspota, especialmente cuando él es europeo y los otros son de algún país del Tercer Mundo. Los mismos oficiales basarán más su autoridad en un carácter fuerte, que en unas normas de respeto establecidas. Los roles están menos predefinidos y el tripulante debe hacerse su puesto a bordo más en base a su personalidad, que a un organigrama escrito.

De hecho, podríamos analizar en detalle los distintos tipos de barcos, lo cual sin duda valdría la pena. Sin embargo, valga aquí lo dicho, simplemente para resaltar las grandes diferencias que puede haber entre barcos y cómo ello influirá en que un marino se sienta más integrado en uno u otro tipo de barco, en función de la navegación que realice, de su propio carácter y, por supuesto, del tipo de gente que encuentre.

2.9 Tripulaciones internacionales

2.9.1 Circunstancias que las favorecen y motivan

La internacionalización de las tripulaciones surgió de dos premisas principales:

- la dificultad que tenían los navieros de países industrialmente desarrollados por los años 60 y parte de los 70 para encontrar tripulantes en su propio país. Así, navieros alemanes, noruegos, suecos, etc. contrataban parte de la tripulación en su propio país y parte en países europeos más pobres, como España.

- la crisis marítima económica de los años 70, que obliga a los armadores a buscar el máximo ahorro de gastos. Se ofrece entonces la posibilidad de enrolar a ciudadanos de Asia o de África, que son más baratos ya que cualquier europeo.

Una gran parte de los tripulantes de esos países aceptan cualquier cosa con tal de tener un trabajo.

Entonces el armador busca ante todo un capitán de su nacionalidad, al que tal vez incluso conoce personalmente, para que éste garantice que se cumplirán las instrucciones pertinentes. Después, para la marinería en cualquier caso y, tal vez, para parte de los oficiales, acepte la oferta de cualquier agencia de embarque internacional, que le proporcionará mano de obra barata. Para ello se verá obligado a abanderar su barco en un país de los llamados de conveniencia, por las ventajas fiscales y de menor rigor laboral, que allí se encuentran. Entonces, el barco, aunque su propietario sea alemán, español o francés, se registrará por las leyes del país elegido (los más típicos son Panamá y Liberia). Con ello, no sólo se ahorrará mucho en impuestos, sino que además podrá embarcar a gente de cualquier país y pagar lo mínimo posible.

2.9.2 Aspectos socioculturales a tener en cuenta

Es sabido que los problemas que se derivan de la convivencia y trabajo en común entre personas de distintas nacionalidades no se limitan a un problema de entender o hablar un idioma determinado, sino mucho más el problema de la falta de comprensión ante las divergencias culturales, costumbres sociales, creencias y prácticas religiosas, etc.

Cuando vamos de viaje de turismo y recorremos durante días o semanas un país, saboreando los platos y bebidas típicas del mismo, por mucho que nos lleguen a gustar, al regresar nos alegraremos de un plato de sopa, con ese aroma tan propio de casa.

Cuando se navega en un barco con tripulación del mismo país que uno, se soporta el ir de aquí para allá, ora en la mar, ora en puertos de esos mundos, con la sensación de que lo que se desplaza es un trocito del propio país. A bordo se come, más o menos según el estilo de casa, se cantan las canciones que uno conoce, se comentan las noticias que comúnmente interesan y se celebran las fiestas propias del país de origen.

Podrá haber diferencias personales e incluso por motivos de la zona, comunidad o región de procedencia, pero en el fondo todos gozarán, al margen del rango profesional, de un *status*, el de la nacionalidad, que será común.

En un barco con tripulación internacional, además del fraccionamiento que se pueda producir por la estructura clásica de toda tripulación⁷⁰, se creará otro más a causa de las diversas nacionalidades, lo cual dará lugar a faltas de entendimiento y comprensión, pero también a menosprecios y rencores.

Se plantea aquí, en el caso de tripulaciones internacionales, una cuestión importante: ¿qué es mejor, que las divisiones de nacionalidad coincidan con los niveles jerárquicos, que coincidan con la estructura por departamentos o que estén todos mezclados?

Si, por ejemplo, los oficiales son de un país y los subalternos de otro u otros, ello hará que la brecha entre uno y otro estamento sea mayor de lo habitual, lo cual se prestará a abusos por parte de unos y boicots por parte de otros.

Si el personal de cubierta fuera de un país, por ejemplo, y el de máquinas de otro, ello supondría sin duda una dificultad añadida a las relaciones entre estos dos departamentos, que ya de por sí se prestan a cierta tensión.

Si están mezclados y hay, por ejemplo oficiales y subalternos asiáticos y al mismo tiempo oficiales y subalternos ingleses, se darán las bases para una convivencia más democrática, dentro del esquema jerárquico de un barco. El problema estriba en que si cada uno de esos grupos profesionales es de por sí reducido, al añadir el factor de diferencia de nacionalidad, disminuirán las posibilidades de contar con unos compañeros en situación y rango similar al mío, con los que tener un trato amistoso relajado, libre de las formas que correspondan al mantenimiento de un orden y una disciplina.

Desde un sentido de solidaridad humana, pienso que el sistema que garantiza un mayor respeto por la dignidad de las personas es el que mezcla nacionalidades en los distintos estratos jerárquicos, para conseguir un cierto equilibrio que haga la vida a bordo más justa. En cualquier caso, queda siempre como caso aislado el capitán, que lógicamente tendrá una u otra nacionalidad y que, como se ha dicho, en muchos casos será de la misma nacionalidad que el armador.

⁷⁰ ver apartado 2.6

2.9.3 Su incidencia en la seguridad del barco

E. González Pino,⁷¹ dice : *"Los problemas de comunicación con tripulaciones multirraciales pueden ser muy serios. En algunos buques los comunicados y órdenes se escriben en el idioma de los subalternos y los oficiales llevan encima copias plastificadas para poder relacionarse con el resto de la tripulación (P.Roberts). Esto no parece ser la mejor forma de hacerlo, especialmente en una emergencia. Estamos plenamente de acuerdo con el capitán Roberts de que si el personal a bordo no comprende el idioma utilizado por el mando, sería aconsejable considerar tal buque como sin condiciones de navegabilidad.*

Es normal para tripulaciones multirraciales nombrar un líder, normalmente el contramaestre, para actuar como intérprete entre el Primer Oficial y los subalternos. Esto supone varios problemas.

Primero, en caso de algún incidente grave, actuar rápidamente es de primerísima importancia, y si el contramaestre está involucrado para que no pueda actuar como intérprete, las consecuencias podrían ser muy graves."

La comunicación entre los tripulantes es muy importante, tanto a nivel de funcionamiento de la tripulación, como a nivel de la incidencia en la vida cotidiana de cada tripulante⁷².

Visto desde la perspectiva de la tripulación como conjunto, como *institución total*, vemos que a las circunstancias de aislamiento y de compartir una rutina diaria, se añade en el caso de las tripulaciones internacionales, un elemento disgregador importante que es la lengua.

Al analizar las *instituciones totales* se hace asimismo, siempre una referencia a la distinción entre personal propio de la institución e internos.

En el caso de los barcos, dejamos ya claro que el personal que asume funciones de

⁷¹ González Pino, Enrique *"Las Tripulaciones de la Flota Mercante de la C.E.E."* Tesis doctoral. Departamento de Ciencia e Ingeniería Náuticas. Julio 1.993.

⁷² ver apartado 3.6

mando y de organización, es a la vez interno y que desde capitán hasta el marmitón, todos son empleados del armador y están sujetos a una problemática de vida común⁷³. Esta relación entre mandos y subalternos puede tener una fuerte dimensión de camaradería (en algunos casos cuando todos los tripulantes son de la misma nacionalidad), pero puede ser marcadamente discriminadora y tensa, cuando entre los principales mandos y el resto de la tripulación, se abre una profunda brecha de menosprecio y recelos por parte de unos, de rencor y sensación de marginación por parte de otros y de dificultad de entendimiento por parte de ambos grupos.

En este tipo de tripulaciones, en vez de los subgrupos tradicionales por niveles profesionales y departamentos, así como ciertos subgrupos de poder, se dan subgrupos basados en la nacionalidad. De esta manera, un altercado entre dos tripulantes de diversa nacionalidad podrá abrir una brecha en la tripulación, pesando más la coincidencia de nacionalidad, que el lugar jerárquico o de departamento.

Para el buen desarrollo del trabajo y de la vida a bordo, para que el barco sea seguro y pueda cumplir el tráfico que le ha sido asignado con garantías, es necesaria una buena convivencia, un buen entendimiento. Cuando los tripulantes tienen problemas para entenderse entre sí, la tripulación no puede actuar como un equipo. La dificultad de entendimiento, como acabamos de leer en el texto reproducido de González Pino, pone en peligro la seguridad del barco al presentarse dificultades de entendimiento entre los tripulantes.

Esto ha sido constatado ya en algunos accidentes en barcos de pasaje, que llevando pasajeros europeos o norteamericanos, habían contratado camareros asiáticos, que fuera de un léxico rudimentario en inglés para el desarrollo de sus funciones, no sabían expresarse más que en su idioma. En casos de emergencia, especialmente cuando los camareros deben comunicar al pasaje las instrucciones a seguir, han surgido graves problemas.

La dificultad de entendimiento tiene otras repercusiones negativas, como son la desconfianza, la mala interpretación, el aislamiento de los subgrupos. No sólo para los

⁷³ ver apartados 1.2 y 1.3

subalternos es un inconveniente, que da pie a la explotación y a los malos tratos, sino que para el propio mando, un grupo numeroso de otra nacionalidad y, frecuentemente, cultura (asiáticos, africanos, etc.) puede suscitar temor y, en consecuencia, dar pie a actitudes especialmente rígidas. Como hemos comentado ya, muchas veces la actitud déspota de un mando obedece a una sensación de inseguridad.

Paul Chapman ⁷⁴ dice: *"Los conflictos son inevitables cuando se juntan en el mismo lugar de trabajo personas de varias culturas. Sin embargo, cuando los oficiales o mandos toman deliberadamente una ventaja deshonesta sobre la vulnerabilidad social o económica de estos trabajadores, por ser de otra cultura, se produce explotación, que es una forma de violencia."*

En 1984 un contramaestre filipino Willi S. golpeó y mató a un primer oficial noruego. Willi llevaba nueve meses a bordo y no había dado signos de temperamento violento. Se mostraba cooperativo y amable, a pesar de las tensiones palpables que había a bordo, según había podido constatar un capellán de Brooklin el mes anterior al suceso.

En el juicio que siguió al homicidio, varios testigos declararon que el primer oficial había provocado incesantemente a Willi, mofándose de él, a lo cual el marinero había respondido ignorando las provocaciones. Finalmente, no pudo superar la presión, perdió el control y golpeó al primer oficial. La diferencia cultural entre dos hombres es importante. Dos personas de la misma cultura pueden ser capaces de encontrar un camino para reconciliar sus diferencias."

En los países desarrollados, las regulaciones laborales de la marina mercante responden a esquemas civiles laborales, en donde cada tripulante tiene unos deberes y derechos y en que, dentro de una disciplina, todo el mundo se debe un respeto.

En 1971, estando embarcado de 3er. oficial en un buque frigorífico alemán, recuerdo que entre oficiales y subalternos nos tratábamos mutuamente de *Herr ... (Señor...)*, como signo de respeto a la persona, sin menoscabo del sentido de autoridad. Habría que añadir, sin embargo, que en ese mismo barco había un marinero turco, que además no hablaba

⁷⁴ Chapman, Paul K. *"Trouble on Board"*, ILR Press, Itaca. New York, 1992.

alemán ni inglés. A éste, aparte de destinarle los trabajos más sucios, no le trataban mal, pero tampoco con la misma educación.

En los mismos barcos españoles, las atribuciones de los mandos están en general limitadas a lo puramente laboral, con las necesarias prolongaciones en cuanto a la organización y dirección de una comunidad de personas aislada durante un cierto tiempo de cualquier otra autoridad. Esto ocurre, como hemos dicho antes, en las marinas de los países desarrollados. Lo que es curioso que muchas veces, los mandos procedentes de esos países, cuando se encuentran ante una tripulación de un país del llamado Tercer Mundo, se olvidan de sus principios democráticos y los tratan con despotismo, o cuanto menos con un cierto menosprecio.

En estos barcos, rige una ley muy clara: *" si no te gusta, puedes desembarcar, o si protestas demasiado, te enviamos de regreso a casa...y no volverás a embarcar."* Al no tener en su propio país una protección legal adecuada, al embarcar usualmente a través de agencias, tienen pocas posibilidades de reclamar derechos o protestar.

Cuando en algún puerto una tripulación acude a un sindicato, como la ITF (*International Transport Federation*) o algún centro de Apostolado del Mar o Centro de los Derechos del Marino y consiguen ejercer una acción de denuncia y ésta prospera, se encuentran muchas veces con el problema de que habrán conseguido ver satisfechas sus exigencias, pero posiblemente no volverán a embarcar, porque ya se encargará el armador o la agencia de que nadie les ofrezca trabajo.

Por todo ello, no se exagera cuando se dice que en los tiempos actuales hemos vuelto a la explotación de personas en la mar. Por supuesto, esto no redundará en favor de la seguridad en los barcos, ni en la calidad del trabajo que realizan, pero representa a corto plazo el contar con mano de obra barata, fácilmente dominable.

En los barcos con tripulaciones internacionales será también más acusado el problema de la alimentación. Las costumbres pueden ser muy distintas y difícilmente el cocinero de a bordo podrá contentar a todo el mundo.

2.10 Tripulaciones reducidas

2.10.1 Consideraciones previas

El Dr. Hernández Izal⁷⁵ expone las consecuencias que desde el punto de vista sociológico, tiene la reducción del número de tripulantes en un barco. Hace un estudio sobre el supertanque "Ionnis Colocotronis", que de una tripulación de 38 tripulantes, debía reducirse a 15.

En el mencionado estudio se dice: *"La tasa de aislamiento recíproco", (parámetro de obligada consideración) se multiplica para la tripulación corta (reducida de 38 a 15) por 2,53. Esto es que cada uno se encuentra con otros dos tripulantes cuando antes se encontraba con cinco. Los elementos de base para el estudio son siempre el desarraigo y la angustia de espacio."*

La reducción de tripulantes implica así, en todo caso, un aumento del desarraigo que la profesión marinera supone con respecto al entorno social y además, en el caso de que se reduzca la tripulación en un barco construido para más tripulantes, aparecerá la angustia de espacio.⁷⁶

P.G.Herbst⁷⁷, estudiando los efectos de la paulatina reducción de tripulantes en los barcos mercantes, unido a la fragmentación en departamentos y roles, destaca que:

- la mayor parte de los tripulantes quedan aislados,
- la posibilidad de interacción colectiva, ya en el trabajo como en actividades de esparcimiento, se hace mínima,
- el barco, por grande que sea, está dividido en zonas de trabajo y zonas privadas, con lo cual se acentúa la separación entre los pocos miembros de una tripulación.

Por otra parte, siguiendo a Herbst, cuando el tamaño de la tripulación decrece, cada miembro de la tripulación se siente como más visible a los demás y, por tanto, tiene más

⁷⁵ Hernández Izal, S. "Aspectos sociológicos de la reducción de tripulación", ponencia presentada en la Mesa Redonda sobre "Buques con tripulación reducida", el 3.5.88- organizado por el Apostolado del Mar de Barcelona.

⁷⁶ Ver apartado 3.7

⁷⁷ ver (63)

dificultades en distanciarse como miembro del grupo. Eso le hará sentirse probablemente físicamente más aislado del grupo y aumentará su sensación de soledad.

2.10.2 Su incidencia en la seguridad del barco:

Si consideramos las tareas a realizar en alta mar, el tiempo disponible para cada tripulante y la posibilidad de la polivalencia, podemos sin duda hacer una reducción matemática del número de tripulantes, tal y como se hace. Sin embargo, vuelve a llamar la atención que se caiga habitualmente en descuido de las repercusiones psicológicas y sociológicas, que a su vez tendrán una importante incidencia en el tráfico marítimo. Como ya hemos comentado, nadie duda de la importancia que tiene para un piloto de aviación o para un astronauta su estado de fatiga, de equilibrio psíquico, etc. y sin embargo, en la mar...

Dice González Pino ⁷⁸ : *La reducción de tripulantes, sin una debida reestructuración de guardias y trabajos a bordo, puede incidir en el grado de seguridad del buque. Son varios los parámetros a considerar:*

- Estrés, "strain" y cansancio: si la reducción implica un aumento de los deberes y del tiempo de guardias y trabajo de los tripulantes restantes, puede tener un impacto negativo respecto a la seguridad del buque.

Estrés es la suma de agresiones procedentes del medio ambiente y de las condiciones y carga de trabajo. Es un valor objetivo y por tanto cuantificable. El strain es la respuesta individual al estrés y es, por tanto, un valor subjetivo...El cansancio puede describirse como el deterioro del rendimiento humano, la disminución de los reflejos físicos y mentales, y/o la merma de la aptitud para tomar decisiones racionales.

En el mundo marítimo se aceptan niveles más altos de estos riesgos, que en el transporte aéreo o por carretera...

Al hablar de cansancio habría que pensar no sólo en el cansancio físico que pueda

⁷⁸ ver (71)

suponer el trabajar más horas o en condiciones más duras, sino también el cansancio mental fruto del aislamiento, de la falta de estímulos y de una comunicación adecuada, así como el aburrimiento y desinterés progresivo.

Todos estos factores pueden producir una pérdida de reflejos tanto físicos como mentales, que redunde en perjuicio de la seguridad del barco.

Al estudiar el elemento fatiga a bordo de los barcos y su implicación en los accidentes, surgen una y otra vez los factores antes citados.

Efraim Marcovitz ⁷⁹ se expresa así: *La tendencia a minimizar costes de tripulación por todos los medios, parece difícil de entender, incluso desde un punto de vista puramente económico.*

...Los siguientes ejemplos sugieren las causas comunes de fatiga a bordo de los barcos modernos y sus consecuencias:

1. Insuficiente número de oficiales / o de oficiales debidamente preparados: el capitán tiene que hacerse cargo de guardias en la mar y asumir una serie de funciones en las maniobras de entrada y salida de puerto, que corresponderían a oficiales. Especialmente cuando el tráfico es denso, la fatiga resulta prácticamente inevitable.

2. Una tripulación sobrecargada de trabajo, aparte de no realizar adecuadamente sus funciones, está más expuesta a los accidentes personales, especialmente en puerto.

3. Un barco que no reúna las condiciones adecuadas de seguridad provoca un esfuerzo mental extra a todos los tripulantes, dando lugar a un aumento de la fatiga.

El factor fatiga debe ser eliminado, como cualquier otro factor causante de accidentes marítimos, en la medida de lo posible, combinando los esfuerzos de toda la comunidad marítima.

Esta exposición, contempla más el aspecto de la eficiencia del trabajo, que los aspectos de aislamiento o falta de motivación. Sin embargo, es un enfoque que ayuda a contemplar desde otra perspectiva el problema de las tripulaciones reducidas.

En el caso del capitán y los oficiales, en una tripulación estándar, hay un oficial a cargo

⁷⁹ Marcovitz, E. "Fatigue on board ships" - 8ª Conferencia Internacional de IMLA, Portugal 1994.

de cada uno de los tres turnos de guardia (3 turnos de 4 horas cada 12 horas). Hay barcos pequeños, en los que navegan sólo un capitán y un 1er. oficial, alternando 6 horas de guardia, con 6 de descanso, que tampoco son tales, pues hay que tener en cuenta las horas de las comidas y también las otras tareas de mantenimiento, control y administración que deban hacerse a bordo. Además, muchos de estos barcos navegan por aguas como las del Canal de la Mancha, en donde la intensidad del tráfico y la frecuencia de nieblas, hace que el capitán, al margen de lo que sea su turno de guardia, deba permanecer en el puente, ya dirigiendo la navegación, ya descansando en un sofá para estar a disposición en todo momento,

con lo cual puede pasar un par de días, sin poder dormirar más que algunos ratos.

Si encima, cuando puede acostarse, resulta que está ya próximo a entrar en puerto, enlazará con la maniobra y a continuación con los trámites propios de llegada a puerto.

El 1er. oficial, deberá entonces asumir de manera ininterrumpida las tareas relativas a la carga o descarga y como los barcos suelen estar poco tiempo en puerto (horas, o con suerte 1 o 2 días), sin haber tenido tiempo de descansar, el barco estará nuevamente haciéndose a la mar.

La propia tripulación, en la mar, deberá desempeñar diversas funciones. Así, entre 4 o 5 subalternos pueden realizar de manera polivalente las labores necesarias propias de los departamentos de cubierta, máquinas y fonda.

Al llegar a puerto, habrá reparaciones que hacer, atención a las operaciones de carga y descarga y como resultado, apenas tiempo para descansar o distraerse.

El proyecto de reducción de tripulaciones contempla sobre el papel la posibilidad de equipos de trabajo de tierra, que cuando el barco entra en puerto, se hacen cargo de las operaciones y la tripulación dispone de tiempo libre. Hace ya más de 20 años, había navieras alemanas que tenían una "tripulación de refresco" que se hacía cargo del barco cuando éste llegaba a

su puerto base, y durante el tiempo que duraban la carga o la descarga. Mientras, los tripulantes del barco, tomaban uno o dos días de vacaciones. Esto tenía también el aliciente de que todo marino, en su tiempo laboral a lo largo del año, alternaba, tiempo de

embarque, tiempo de tripulación de refresco (pero sin salir a la mar) y tiempo de vacaciones.

Todo esto en un tiempo en el que faltaba la mano de obra y los armadores se esforzaban por ofrecer las mejores condiciones de vida y trabajo a los tripulantes.

En los últimos años, el considerable abaratamiento de la mano de obra y su gran oferta, ha hecho que para un armador sea más "rentable", exigir más de los tripulantes. Al fin y al cabo, con más o menos tripulantes y sea cual sea su competencia, el barco siempre llega..., salvo cuando no llega,...pero para eso está el seguro...

Marcovitz⁸⁰ acaba diciendo: *A pesar de la labor de la OIT o de la IMO, debe hacerse notar que no hay instrumentos vinculantes que indiquen horas límite de trabajo o períodos mínimos de descanso... Los marinos creen que la única manera de hacer frente al elemento fatiga es a través de una regulación sobre horas máximas de trabajo y períodos mínimos de descanso, que sea aplicada con rigor tanto por los estados de las banderas, como de los puertos.*

Con respecto al riesgo de incendios, Ricard Marí⁸¹ destaca el factor humano como una causa creciente de incendios en los barcos. Así, en su tesis doctoral hace referencia a una estadística de la *USCG (U.S. Coast Guard)*, según la cual los incendios a bordo, debidos a factor humano eran del 35,1% en 1983 y de 46,5% en 1987. Comúnmente, en ambos años, destacan como causas la falta de cuidado y un mantenimiento inadecuado. En cambio, mientras que en 1983 los fallos de operador eran muy superiores a los de 1987, en este año los incendios debidos a seguridad insuficiente eran muy superiores a los acaecidos en 1983 por el mismo motivo.

Nos interesa aquí, en primer lugar el hecho de que aproximadamente entre un 35 y un 50% de los incendios en los últimos años son debidos al factor humano. Aquí se pueden barajar causas distintas achacables a la tripulación, cómo puede ser la falta de capacitación,

⁸⁰ ver (79)

⁸¹ Ricard Marí Sagarra "Aproximación al método de evaluación del riesgo de incendio estructural y global de los buques." Tesis doctoral. Barcelona, Febrero 1.991

falta de personal como doble causa (por no poder realizar las operaciones de mantenimiento o por el cansancio que incida negativamente en la calidad del trabajo), negligencia, problemas de idioma, etc.

Con respecto al número de tripulantes dice Marí: *El buque ha de contar con un número suficiente de tripulantes competentes para hacer frente a las situaciones y condiciones de actividad máxima, habida cuenta del número de horas de servicio a bordo y de los períodos de descanso que procede asignar a un hombre de mar.*

Cual sea el número de tripulantes suficiente es un dato que está reglamentado, pero básicamente desde una perspectiva de tonelaje para el personal de cubierta y de caballaje del motor para el de máquinas. Teóricamente se puede sin duda hacer un cálculo de los tripulantes necesarios para que el buque pueda operar en el tráfico que le corresponda, pero habría que tener en cuenta los factores negativos del stress y la fatiga, especialmente cuando, en condiciones de emergencia, unos pocos tripulantes deben hacer un trabajo posiblemente excesivo para ellos, aparte del elemento desmotivador del aislamiento. Cuando se habla de tripulaciones reducidas, se hace muchas veces referencia a los automatismos, que permiten que pocas personas bien formadas, sean capaces de manejar a la perfección un barco.

Sin embargo, cuando vemos muchos de los barcos que hoy día navegan con pocos tripulantes, observamos que en su mayoría la reducción se ha implantado sin mejorar el nivel técnico del barco y que los tripulantes no son más cualificados. Con ello se llega a la conclusión de que en realidad se busca en muchos casos un simple y primitivo ahorro de personal.

2.10.3 Su incidencia en la vida a bordo

Como se expone en el apartado 2.5, el marino, como cualquier otra persona, necesita sentirse integrado en un grupo, arropado por él. El marino puede entonces hablar en cierta manera de *su familia de a bordo*. Es posible que en ciertos momentos quiera estar solo y por ello también destacaremos en el punto 3.5 la importancia del espacio íntimo. Sin embargo, el placer por ese aislamiento voluntario durante un rato o incluso unas horas, se

verá sustentado por la certeza de que poco más allá hay un grupo de personas a las que se podrá unir cuando lo desee. En ese sentido, las horas de las comidas, son una buena ocasión para un encuentro gratificante con los compañeros. Las bromas, e incluso ciertas discusiones ayudarán a esta sensación de estar acompañado.

En barcos con 7 tripulantes, en la mar, el que no esté trabajando, estará durmiendo y si además resulta que son de dos o tres nacionalidades distintas, la soledad que sienta el tripulante puede ser dramática.

En un barco con 30 tripulantes, el contraмаestre reúne a los 7 u 8 hombres de cubierta y distribuye sus trabajos, de acuerdo con las tareas ordenadas por el 1er. oficial. En un barco con 7 tripulantes, el contraмаestre podrá tal vez contar con un marinero.

También cabe considerar que al ser tan pocas personas a bordo, desaparezca en buena parte el régimen jerárquico y se viva en un ambiente más amistoso. Pero eso dependerá mucho del carácter y de la manera de actuar de cada uno y, por tanto, resulta imprevisible.

2.11 Las banderas de conveniencia

2.11.1 Consideraciones generales

Dado que se hacen repetidas referencias a los barcos que navegan bajo pabellón de conveniencia, vamos a prestar un poco de atención, a este fenómeno que ha influido enormemente en la sociología marítima.

Las banderas de conveniencia han trastocado todo el mundo marítimo. Se las llama también *paraísos fiscales*, porque permiten al propietario del barco prácticamente una exención de cargas fiscales.

Países como Panamá y Liberia, por citar dos de los más conocidos, tenían ya antes de la 2ª guerra mundial una flota mercante, pero es a partir de los años 50 cuando empieza a crecer con fuerza y a extenderse a otros pabellones como Chipre, Singapur, Bahamas, etc.

A partir de los años setenta empezaremos a vivir el fenómeno de que, de una manera vertiginosamente creciente, armadores de países con una gran tradición en marina

mercante, empiezan a dar de baja a sus barcos de los registros originales y los abanderan en esos países llamados de conveniencia.

Hernández Izal⁸² nos ofrece los siguientes datos: en 1.948 los barcos bajo pabellón de conveniencia representaban el 3,75% del tonelaje mundial. En 1959 representaba el 13,5%, en 1974 el 24,3% y en los años 85 se podría estimar en torno al 30%

Según datos recientes, el tonelaje bajo bandera de conveniencia representa un 54,15%⁸³ del tonelaje total mundial.

Los barcos que navegan bajo estos pabellones no sólo se benefician de una práctica exención de cargas fiscales, sino que además se rigen por unas normativas en materia de seguridad, de capacitación de la tripulación y de condiciones laborales, usualmente bajas. Por supuesto que, dentro de los pabellones de conveniencia hay diferencias y también las hay entre los armadores que recurren a ellas. Así, lo mismo podemos encontrar barcos modernísimos y con tripulaciones muy competentes, navegando bajo esas banderas, que barcos en un estado deplorable y con tripulaciones poco cualificadas y peor pagadas.

2.11.2 Implicaciones sociológicas

Podríamos establecer las siguientes implicaciones:

- 1) Paro creciente entre la gente de mar de países desarrollados.
- 2) Reducción general del nivel salarial y retroceso en los avances sociales.
- 3) Intrusismo profesional.
- 4) Aumento de la inseguridad.
- 5) Aumento de la soledad.
- 6) Fomento del abuso y del enriquecimiento ilícito.

Esta relación no pretende ser exhaustiva, sino simplemente ilustrar la fuerte repercusión de estos pabellones en el mundo de la mar.

- 1) En los centros de asistencia a los marinos, del tipo Apostolado del Mar, se ha

⁸² ver (31)

⁸³ ITF, *Boletín de los Marineros* n°9/1994. Editado por ITF, London.

escuchado repetidas veces un reproche:

"*Os volcáis a ayudar a los marinos del Tercer Mundo, que son los que precisamente nos están quitando el trabajo a nosotros (marinos españoles)*". El marino español, por poner un ejemplo, ve como los armadores, arrían la bandera española, e izan una de Panamá, por ejemplo. Inicialmente, por compromisos adquiridos, posiblemente conserven la propia tripulación (a veces ni eso), pero a medida que pasa el tiempo, irá sustituyéndolos por tripulantes asiáticos o africanos y en todo caso, mantendrá al capitán y tal vez al jefe de máquinas y al 1er. oficial, del propio país. Los demás serán todos extranjeros. La flota mercante española va camino de la desaparición y en la marina mercante el paro cada día es mayor.

2) El paro da lugar a aumento de la oferta de mano de obra y ello lleva a una reducción de salarios. Al fin y al cabo, siempre habrá quien tenga hambre suficiente para aceptar cualquier cosa. Los armadores, a principios de los años setenta, buscaban todos los alicientes posibles para ofrecer a sus tripulantes, para que sus barcos pudieran andar. Fueron los años en los que se establecieron en España bs dos meses de vacaciones por cada cinco de embarque, que aún fueron mejorando y que hoy día en las banderas tradicionales, son cada 4 meses y a veces menos.

Un armador tiene así que tener más de una tripulación por barco, en función del tipo de barco y de tráfico. Así, la media en los barcos ingleses de navegación de altura es actualmente de 1,8 tripulaciones por barco y para un ferry, que haga la línea Calais-Dover, de 4,8 tripulaciones por barco.⁸⁴

Ese mismo armador, abanderando el barco en un registro libre (o bandera de conveniencia) tiene la posibilidad de contratar tripulaciones completas del Tercer Mundo, a nivel de agencias, y no necesitará más que una tripulación por barco, dado que en el conjunto global del salario que pague (que además será muy inferior al que pagaría a marinos europeos) lo será exclusivamente durante el tiempo que la tripulación permanece a

⁸⁴ Lane, Tony " *Grey Dawn Breaking - British merchant seafarers in the late twentieth century*" Manchester University Press. Manchester 1.986.

bordo. Cuando desembarcan por vacaciones, en realidad se trata de un fin de contrato y no volverá a saber nada más de esos tripulantes, salvo que los vuelva a contratar para una nueva campaña.

3) El intrusismo profesional se produce en este caso, cuando las administraciones de algunos de estos países de conveniencia expiden títulos de oficial y capitán con excesiva facilidad, llegando a darse la circunstancia de que algunos agentes o consulados en el extranjero llegan a extender títulos a personas que no han cursado estudio alguno y que, en consecuencia, tienen menos pretensiones económicas. Esto hace que en algunos de esos barcos ocupen cargos de capitán u oficial, personas que no están cualificadas para ello, mientras que otros titulados están en el paro.

4) Una consecuencia de ese intrusismo es una merma de seguridad. Una persona con mando que no está debidamente capacitada, es un peligro en potencia para el propio barco, para la tripulación, para la navegación, para la carga y para todo el medio ambiente. Los accidentes marítimos suelen tener graves implicaciones. De hecho, muchos armadores se han percatado de que un personal cualificado es una buena inversión para llevar adelante un tráfico marítimo serio y responsable. Otros, en cambio, con barcos decrepitos, no parecen preocuparse tanto. Posiblemente se deba a que si el barco se hunde, con la indemnización del seguro se puede comprar luego otro barco y si hace falta, se crea una nueva compañía...

5) El aumento de soledad es un tema que se trata en el epígrafe 3.8.1, por lo cual simplemente diremos que ese aumento de soledad es la resultante de: campañas largas, tripulaciones reducidas e internacionales y sueldos bajísimos, que limitan mucho la comunicación con casa.

6) Las banderas de conveniencia dan pie a auténticas situaciones de abuso y explotación.

Nace esa posibilidad de las condiciones de vida sumamente precarias de una buena parte de la población de nuestro planeta.

Paul Chapman⁸⁵ transcribe el siguiente texto de una carta recibida en 1986 en el *Center for Seafarers' Rights* de New York:

"Somos tres de Tanzania, tres de Sri Lanka y tres hindúes en un barco griego y con el resto de la tripulación griega. Nuestros contratos son todos falsos, no estamos inscritos en el rol del barco. Se nos dice que técnicamente no somos miembros de la tripulación, pero debemos trabajar todo el tiempo y percibir sólo 170 us dólares al mes..."

En el *Centro de los Derechos del Marino* de Barcelona, hay también un dossier de casos de tripulantes de países subdesarrollados, que embarcan por unos sueldos de miseria, porque mejor es eso que pasar hambre. Otros tripulantes cuentan que han tenido que pagar a agencias intermediarias más de tres meses de salario por conseguir un embarque para 1 año y ninguno de ellos quiere denunciarlo, pues podría perder el puesto de trabajo.

Otra forma de abuso es la de retrasar el pago de los salarios, a veces varios meses y cuando el tripulante se harta y dice que si no le pagan se va, entonces se le dice que tendrá que pagarse él el billete a casa y que además no va a cobrar porque el armador no tiene dinero o porque argumenta que ya le ha pagado en especies (ropa, alimentos...). Ante esa situación, los tripulantes a veces deciden buscar protección jurídica. El *Centro de los Derechos del Marino* de Barcelona, presentó en nombre de unos tripulantes turcos una demanda de embargo preventivo sobre el barco por salarios debidos e impagados. El juez pidió una fianza de 500.000 ptas., y los tripulantes, que tenían que recibir hasta alimentos del Apostolado del Mar, no pudieron llevar a cabo el embargo por carecer de ese dinero, que por otra parte posiblemente hubieran perdido, pues el armador probablemente habría argumentado pagos en el extranjero y hubiera reclamado encima daños y perjuicios.

Podemos citar una tercera forma de abuso y es la que se deriva de que el armador, al estar inscrito en uno de esos países de conveniencia, adquiere de facto una *patente de corso*. También en el *Centro de los Derechos del Marino* de Barcelona se han vivido dos casos de naufragio de barco en que la tripulación se salvó y, una vez en tierra, no recibió ninguna indemnización. Intentada la denuncia contra el armador (en ambos casos con

⁸⁵ ver (74)

oficina en Barcelona), resultó que el que en realidad tenía toda la apariencia de propietario del barco, figuraba como simple agente, que alegaba haber perdido más dinero que los tripulantes, pues el supuesto armador extranjero le había dejado en la estacada. Intentar una acción contra una empresa que muchas veces es sólo un apartado de correos en uno de esos países es tiempo perdido.

Podríamos seguir con una lista interminable de casuística de lo que es una auténtica corrupción del negocio marítimo y contra el cual, ni los convenios internacionales, ni los sindicatos como la *International Transport Federation*, ni los centros de Derechos del Marino, ni del Apostolado del Mar, pueden hacer más que denunciar una y otra vez e intentar ayudar a las personas en concreto, pero la mayor parte de las veces, sin resultados positivos.