

## CAPÍTULO I

### EL BARCO MERCANTE Y SU ADECUACIÓN AL CONCEPTO DE INSTITUCIÓN TOTAL

#### 1.1 La Institución Total: concepto y elementos

*Una institución total puede definirse como un lugar de residencia y trabajo, donde un gran número de individuos en igual situación, aislados de la sociedad por un período apreciable de tiempo, comparten en su encierro una rutina diaria, administrada formalmente.*<sup>1</sup>

Tenemos pues un primer elemento espacial, el lugar de residencia y trabajo, que enmarca la vida cotidiana y las relaciones sociales del grupo humano en cuestión.

Ese lugar o espacio no es abierto, no permite una entrada y salida libre, sino que encierra de alguna manera a los miembros de dicho grupo, aislándolos del resto de la sociedad.

Una fábrica, una oficina, no pueden considerarse instituciones totales, aunque tengan sus propias normas y aunque se produzca una relación estrecha entre los que en ella trabajan, ya que en esos

---

<sup>1</sup> Goffman, E "Internados. Ensayos sobre la situación social de los enfermos mentales", Amorrortu Editores, Buenos Aires, 2ª edición 1.972, pág.13.

lugares todo el mundo está sólo un número limitado de horas, pasado el cual, se reintegra a su vida particular, pudiendo compaginar distintas actividades. Además, sus miembros pueden abandonar su puesto en un caso justificado e incluso tienen la posibilidad física de abandonarlo aunque sea infringiendo una norma.

Como dice Nick Perry<sup>2</sup>, es característica básica de las sociedades industrializadas, que para la mayor parte de la población es posible y probable el pertenecer simultáneamente a grupos y organizaciones con espíritu, miembros y normas de comportamiento distintos. Dice también que una manera de distinguir las sociedades totalitarias de las democráticas es (siguiendo una frase de Goffman) si son o no instituciones totales.

En la institución total, sus miembros se ven apartados de la vida exterior, carecen de la posibilidad de compaginar con otra actividad externa, de salir tranquilamente del lugar en que se hallan e incorporarse, anónimamente o adoptando un rol distinto, a un ámbito social mucho mayor. El interno no puede decidir por sí mismo cuando puede salir. Llega a un lugar por un motivo, y la vida que allá desarrollará va más allá de "su motivo".

La libertad de acción y de movimientos que caracterizan la vida fuera de "la institución", en ésta se pierden. Hay una finalidad común, unos objetivos que están por encima de los intereses del propio individuo.

Sus miembros, o por lo menos, la mayor parte de ellos, no tienen opción de comportamiento y ello es una fuente de conflictos, que caracterizan también a las instituciones totales.

El número de individuos tiene también su importancia. Una o dos personas jamás pueden formar una institución total, dado que se pierde el sentido de colectividad, del sacrificio de muchos rasgos personales en aras de otros comunes. Tiene que haber una estructura jerárquica y tiene que haber unos pocos que organicen la vida de unos muchos. Tiene, pues, que haber un cierto número de individuos y además, en situación similar, es decir compartiendo plenamente la vida cotidiana, con

---

<sup>2</sup> Perry, Nick "Conflict on board ship: an interpretation". The Sociological Review. University of Strathclyde. Reino Unido. 1974.

unas limitaciones más o menos comunes a todos.

El "encierro" debe también tener una duración, para que los miembros de ella tengan realmente ocasión de hacerse un sitio en la institución y para que puedan apreciar cómo ésta ejerce una presión enorme sobre ellos. Sólo las dos condiciones de "aislamiento" y "encierro" juntas, dan ya pie a que se desarrolle una vida interna de la Institución, en la que aparte de existir una jerarquía institucionalizada, se produzcan otras relaciones y hasta subgrupos de poder.

El interno se ve entonces obligado a buscar su acople dentro de un complejo engranaje, así como sistemas de compensación a nivel de grupo y a nivel individual, si no quiere verse marginado y pasarlo mal.

Este grupo debe finalmente llevar un ritmo de vida, una rutina, "administrada formalmente". Es decir, que tiene unas pautas, leyes o normas a las que deben atenerse los miembros de dicho grupo, más allá de su voluntad individual.

Un grupo numeroso de amigos, que decide dar la vuelta al mundo durante un año en un velero, aunque durante la navegación sufra aislamiento e incluso encierro, no es en principio una institución total, dado que ellos han decidido libremente formar ese grupo con esa finalidad, y ellos deciden lo que hay que hacer en cada momento y, si surgen diferencias o desacuerdos, se puede escindir el grupo, se puede anular o cambiar el viaje o hacer lo que decidan. No hay una norma institucionalizada, no hay unas implicaciones sociales que tengan repercusión sobre el que desea abandonar la expedición. La propia jerarquía, si existe, es fruto de un pacto "inter pares".

La "administración formal" de la vida del grupo es, por tanto, un elemento básico al definir lo que es una institución total.

Siguiendo a Goffman<sup>3</sup>, "*...Toda institución absorbe parte del tiempo y del interés de sus miembros y les proporciona en cierto modo un mundo propio; tiene, en síntesis, tendencias absorbentes...*

*...La tendencia absorbente o totalizadora está simbolizada por los obstáculos que se*

---

<sup>3</sup> ver (1), pág. 17

*oponen a la interacción social con el exterior y al éxodo de los miembros, y que suelen adquirir forma material: puertas cerradas, altos muros, acantilados, etc."*

Aunque a lo largo de la jornada el interno tenga sus horas propias, en las que en principio es libre de hacer lo que quiera dentro de un marco de limitaciones, la institución absorbe siempre parte de la atención de sus miembros, pues llega a formar parte inseparable de sus vidas, mientras permanecen en ella. Hagan lo que hagan, la institución "siempre está presente".

El encierro se concreta a través de barreras físicas, que dificultan, cuando no imposibilitan, el abandono de la institución.

*Un ordenamiento social básico en la sociedad moderna es que el individuo tiende a dormir, jugar y trabajar en distintos lugares, con diferentes coparticipantes, bajo autoridades diferentes, y sin un plan racional amplio.*

*La característica central de las instituciones totales puede describirse como una ruptura de las barreras que separan de ordinario estos tres ámbitos de vida<sup>4</sup>.*

Primero, todos los aspectos de la vida se desarrollan en el mismo lugar y bajo la misma autoridad única.

Segundo, cada etapa de la actividad diaria del miembro, se lleva a cabo en la compañía inmediata de un gran número de otros, a quienes se da el mismo trato y de quienes se requiere que hagan juntos las mismas cosas.

Tercero, todas las etapas de las actividades diarias están estrictamente programadas, de modo que una actividad conduce en un momento prefijado a la siguiente, y toda la secuencia de actividades se impone desde arriba, mediante un sistema de normas formales explícitas y un cuerpo de funcionarios.

Cuarto, las diversas actividades obligatorias se integran en un solo plan racional, deliberadamente concebido para el logro de los objetivos propios de la institución.

Es decir que, en la institución total se rompe esa variedad de ámbitos en los que se mueve el

---

<sup>4</sup> ver (1), pág. 19

individuo, ámbitos que no solo representan centros o lugares distintos, sino también roles diferentes. El ciudadano trabaja, se distrae y descansa en distintos lugares, con distintas personas, pero además desempeñando roles distintos. Un presidiario, aunque juegue al fútbol, sigue siendo el preso nº x. En cambio, el empleado que acude a un centro deportivo para jugar al fútbol con sus amigos, allí ya no es el empleado, sino el miembro de ese centro o de ese grupo de amigos.

Al realizar las actividades mencionadas en lugares distintos, también se adapta a normas distintas y, si en un ámbito es subordinado, en el otro tal vez sea dirigente.

El cambio de ámbito significa también un cambio de personas, de tal manera que puede delimitar perfectamente su relación con unos y con otros, según se trate de una compañía impuesta por un trabajo o elegida particularmente o por cualquier otro motivo de relación social.

La secuencia de vida, fuera de una institución total, deja un margen de propia organización al individuo. Tal vez tenga que comer en la cantina de la fábrica y a la hora que le marquen, pero luego podrá cenar dónde, cuándo y con quién prefiera.

Habla Goffman también de un control de esa vida, llevado a cabo por funcionarios. Esto no tiene por qué ser aplicable estrictamente a toda institución total. Por ejemplo, cabe ver si el llamado funcionario forma parte de la institución o sólo comparte un tiempo en ella, con lo cual no queda propiamente integrado en la institución.

Puede darse el caso de una institución total en la que desde el primero hasta el último miembro estén sujetos a unas normas comunes (por ejemplo en un convento). Lo que sí es cierto es que esté o no integrado en la institución, hay quien lleva el control, quien ejerce una autoridad y quien tiene una capacidad de sancionar.

Otro aspecto importante es que las normas no son improvisadas, sino que vienen de atrás (en la historia) y de arriba, de manera que hasta los que controlan deben seguir unas pautas preestablecidas.

Finalmente y por encima de todo, hay unos objetivos a conseguir, una finalidad para la cual está creada la institución y que marca la vida de sus internos. Los internos están por algo y para algo allí.

## 1.2 Distintos tipos de Instituciones Totales; coincidencias y diferencias básicas.

Goffman<sup>5</sup> establece la siguiente clasificación de las instituciones totales:

- Instituciones para cuidar a personas incapaces e inofensivas. (Hogares de ancianos, ciegos, etc.).
- Instituciones para cuidar a personas incapaces de cuidarse por sí mismas y que constituyen una amenaza involuntaria para la comunidad. (Hospitales psiquiátricos, leproserías, etc.).
- Instituciones organizadas para proteger a la comunidad contra quienes constituyen un peligro para ella.(Cárceles, campos de concentración, etc.).
- Instituciones deliberadamente destinadas al mejor cumplimiento de una tarea laboral, y que sólo se justifican por estos fundamentos instrumentales: los cuarteles, **los barcos**, los campos de trabajo, etc.
- Instituciones concebidas como refugios del mundo, aunque con frecuencia sirven también para la formación de religiosos. (Monasterios, conventos, etc.).

Sin entrar a estudiar los distintos tipos de instituciones totales, podríamos ver un poco las similitudes y las diferencias que puede haber entre las citadas.

Tenemos unas instituciones en las que el interno entra porque se ve forzado a ello. Así un hospital psiquiátrico, una cárcel, un campo de concentración e incluso un cuartel para los reclutas que van a cumplir el servicio militar, porque no tienen otro remedio. Hay otras instituciones en las que el interno ha ingresado por propia voluntad: así conventos, cuarteles para los militares de profesión, barcos mercantes. Esto no quiere decir que al interno en cierto momento no le den ganas de salir para no volver, o que si permanece, sea por motivos que lo fuerzan. En cualquier caso, sigue habiendo una diferencia importante: no entra por prescripción médica ni porque lo obligan, sino que en todo caso, si lo hace contra su voluntad, es porque él se obliga a sí mismo por los motivos que sea, o porque interviene un factor externo anómalo.

---

<sup>5</sup> ver (1), pág.18.

Otra diferenciación es que en unas instituciones la finalidad es la rehabilitación (sea a nivel de salud o a nivel social), como sería el caso de los hospitales psiquiátricos o las cárceles o reformatorios.

En barcos, cuarteles y conventos, la finalidad del internamiento es simplemente poder realizar un proyecto personal o social determinado. Puede ser ejercer una profesión, puede ser formar un ejército eficaz, puede ser crecer en la vida espiritual.

En estos tres últimos ejemplos, son todos internos: tanto el personal que manda, como el personal que obedece, mientras que en otros casos observamos una clara diferencia entre los que controlan y dirigen y los que están realmente internados.

### **1.3 Estructura y finalidad del Barco Mercante, como Institución Total**

Siguiendo la definición de Goffman<sup>6</sup>, vamos a ir viendo cómo en un barco mercante se dan las características propias de una institución total<sup>7</sup>:

**Lugar de residencia y trabajo:** Esto no es sólo una característica propia de toda institución total, sino que realmente es uno de los aspectos que mejor definen un barco: lugar de trabajo y de residencia. Es lugar de trabajo, porque la razón de ser de un barco es su trabajo, es el tráfico marítimo del que espera obtener unos beneficios el armador o naviero. El barco ha sido construido para cubrir un tráfico determinado y se recluta a una tripulación para que ese barco pueda llevar a cabo su misión.

Pero al mismo tiempo es lugar de residencia, es un poco el hogar del tripulante durante el tiempo que éste está a bordo. En el barco trabajará, en el barco buscará el modo de distraerse en los ratos libres y en el barco descansará.

---

<sup>6</sup> ver (1)

<sup>7</sup> Aubert, V. "A Total Institution: The Ship in the Hidden Society" Bedminster Press. Totowa, New Jersey, 1.965.

Nolan<sup>8</sup> habla de "*sociedad de 24 horas*, en la cual *la rutina de guardias y los sistemas de trabajo no sólo marcan el sistema de trabajo, sino también las comidas, el descanso, las actividades de ocio y los contactos sociales.*

**Un número variable de tripulantes:** En barcos de pasaje pueden ser 200, 300 o incluso más tripulantes (una gran parte de los cuales pertenece al departamento de fonda). En un barco de carga, dependiendo de su tonelaje, tradicionalmente podía ser de 15 a 40 tripulantes, siendo la cifra de 30 bastante habitual. Hoy día, como en todos los sectores de la industria, se tiende a reducir el nº de trabajadores y así nos encontramos con que hay barcos que, a base de automatización, han conseguido reducir el número de tripulantes a menos de la mitad. Actualmente, hay barcos pequeños que navegan con 6 o 7 tripulantes.

Por otra parte, no todos los tripulantes tendrán una actividad simultánea o común. Los tripulantes que están a guardias de mar, en puente o en la máquina, estarán a lo sumo con uno o dos compañeros. En la propia cocina, salvo que sea un barco de pasaje, no trabajarán juntos más de dos o tres y, a veces, uno. Los que más trabajan en equipo son el personal subalterno de cubierta.

Sin embargo, también es cierto que el tripulante, aunque haga su trabajo sólo, lo hace en un espacio reducido, en el que otras personas, no lejos de él, realizan otros cometidos. Incluso, cuando los demás duermen, el que está de guardia, viene a ser como los ojos que velan mientras otros miembros del cuerpo reposan.

**Encierro y aislamiento por un período apreciable de tiempo:** Cuando el barco navega, el tripulante tiene el obstáculo físico de estar rodeado por la mar. El tripulante no es dueño de abandonar el barco en esas circunstancias. Cuando ocurre algo especial en la familia, cuando acaece algo relevante social o culturalmente, el marino no es dueño de desplazarse a donde él quisiera. Ni siquiera el capitán es dueño de cambiar el rumbo de su barco, fuera de un caso de emergencia. Un barco tiene un destino marcado por un tráfico marítimo asignado, una ruta diseñada

---

<sup>8</sup> Nolan, B. "*A possible perspective on deprivations*" pp.85-96  
P.Frike (ed.) *Seafarer and Community*, New Jersey: Rowman Littlefield 1.973.

por su armador o por el fletador y nada, salvo una emergencia del propio barco, un accidente marítimo o alguna circunstancia que haga peligrar la vida de la tripulación, puede hacer alterar el rumbo del barco.

Un marino español, por poner un ejemplo, en viaje de Vigo a Buenos Aires, que reciba la noticia de que un ser querido está agonizando, verá como inexorablemente, el barco sigue alejándose de su familia, y podrá esperar tan sólo desembarcar al llegar al puerto de destino, si el armador se lo autoriza, y volar en el primer avión hacia España, si su economía se lo permite. Entre tanto pasará un par de semanas sufriendo, desesperado por la sensación de impotencia.

Incluso cuando un barco se encuentra en puerto, no siempre es factible para el marino abandonarlo, para lo cual necesita la autorización del capitán, que normalmente consultará con el armador, y el visto bueno de la autoridad competente, que debe sellar "el desenrole". Muchas veces ocurre que un marino espera sus vacaciones, ha organizado ya algún acontecimiento familiar y su relevo se retrasa, o no llega, y él sigue "atado" al barco, sin poder abandonarlo. Más difícil es aún, si el desembarque debe producirse en un puerto extranjero, dado que abandonar el barco sin los trámites legales correspondientes, le situaría en la ilegalidad.

En esas condiciones los tripulantes, "encerrados" en su barco, permanecen aislados durante los días o semanas que dure la travesía. A bordo hay además una autoridad, cuyas funciones van más allá de la estricta organización del trabajo, pudiendo decirse que el tripulante está las 24 horas del día sujeto a esa autoridad.

**Se administra formalmente** (por medio de una autoridad) el trabajo diario<sup>9</sup>.

Un barco, aunque sea mercante, tiene en su estructura jerárquica una semblanza con el mundo militar, de quien al fin y al cabo la ha heredado. John A. Encandela<sup>10</sup> lo expresa así:

*Un pequeño grupo de "directivos" impone a un grupo más numeroso un sistema de normas*

---

<sup>9</sup> Aubert, V. and Arner, O. "On the Social Structure of the Ship", Acta Sociologica, Vol.3, 1.958

<sup>10</sup> Encandela, John A. "DANGER AT SEA. Social Hierarchy, and Social Solidarity" - Journal of Contemporary Ethnography, vol.20 n°2, Julio 1.991. Sage Publications. Denver. U.S.A.

*formales, programadas de manera reglamentada, así como el uso de unos elementos standard, como ropa, comida, camarotes, etc.*

En un barco de carga, el elemento ropa uniforme no se da normalmente, y cada uno va vestido como mejor le parece. En un barco de pasaje, en cambio, cada tripulante, según el departamento a que pertenezca y su categoría profesional, deberá llevar una u otra ropa.

En cuanto a la comida, viene lógicamente programada para toda la tripulación, pudiendo hacerse algunas distinciones en función de aquellos que tengan que realizar trabajos físicos más duros o bien, cuando dentro de la tripulación haya algún grupo diferenciado, suficientemente numeroso, que por razones de hábito cultural o religioso, requiera un tipo de comida especial.

Los camarotes serán iguales, dentro de una misma categoría profesional y en algunos casos, cada vez menos, pero sobre todo en barcos de pasaje, varios tripulantes deberán compartir un mismo camarote.

Forsyth y Bankston<sup>11</sup> consideran que la división entre el personal supervisor (oficiales) y el subalterno es casi una estructura de castas, si bien tanto unos como otros están igualmente controlados por la institución.

Encandela<sup>12</sup> considera que a partir de Goffman, se han realizado muchos estudios, extendiendo y precisando el concepto, pero destacando siempre las diferencias entre los que dirigen y los que son dirigidos. Tanto en aquellas instituciones en las que hay una finalidad de rehabilitación y de protección de la sociedad, (prisiones, hospitales psiquiátricos, etc.), como en aquellas en las que hay una finalidad de simple atención (residencia geriátrica), los investigadores han puesto de manifiesto que, un cierto distanciamiento entre los que realizan funciones de dirección y/o control y los que son dirigidos y controlados, es la base para que dichas instituciones puedan operar de manera eficiente, si bien ello sea a expensas de la calidad del trato humano.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> Craig J. Forsyth and William B. Bankston "The merchant seaman as a social type: a marginal style of life". Free Inquiry in creative sociology. Vol. 11 n.1 mayo 1983. Louisiana State University.

<sup>12</sup> ver (10)

<sup>13</sup> Jackson, B, "In the life: Versions of the criminal experience" New American Library, New York 1.972

Encandela <sup>14</sup> comenta sus experiencias en el verano de 1.986 en una draga, propiedad del Cuerpo de ingenieros del Ejército de los Estados Unidos: *La tripulación de 51 hombres comía, dormía, se distraía y trabajaba a bordo por largos períodos de tiempo, sin abandonar sus confines. La división del trabajo y las relaciones sociales formales estaban estructuradas sobre la base de una jerarquía de tipo militar. A pesar de ello, tripulantes de cualquier rango hablaban de la tripulación como de una familia y de una comunidad. Muchos afirmaban que la vida a bordo requiere que todos los tripulantes, al margen de cual sea su rango, compartan una serie de experiencias y emociones, prestando atención a la camaradería por encima de las diferencias sociales entre mandos y subalternos.*

En base a distintos estudios, como los de Wiley <sup>15</sup>, Hirschhorn <sup>16</sup>, Weedfald<sup>17</sup> y otros autores en los años sesenta y principios de los setenta, a la vista del trato inhumano que muchas veces se daba en instituciones totales, se pone de manifiesto la necesidad de reducir la distancia social entre dirigentes y dirigidos.

Esto generó un movimiento igualitarista en la cultura norteamericana, que a su vez supuso un proceso de desinstitucionalización (Scull y Starr)<sup>18</sup> y una tendencia a reblandecer el sentido de

Rosenhahn, D.L., *"On being sane in insane places."* Science 179. 1.973.

Shiloh, A. , *"Sanctuary or Prison: Response to life in a mental hospital"* editado por E.Wallace, 9-24.New Brunswick, NJ. Transaction Books 1.971

Sykes,G.M. and S.L.Messinger, *"The inmate social system. In theoretical studies in social organization of the prison"* Social Science Research Council. New York 1.960.

Van der Ryn,S. *"College live in. In Total Institutions"*, E.Wallace 69-86. New Brunswick, NJ. Transaction Books, 1.971.

<sup>14</sup> ver (10).

<sup>15</sup> ver (13)

<sup>16</sup> Hirschhorn, L. *"Beyond mechanization : Work and technology in a postindus age."* Cambridge: MIT Press. 1.984

<sup>17</sup> Weedfald, A.A. *"Personnel Handling on Merchant Ships"*, Vantage Press, New York, 1956.

<sup>18</sup> Scull,A. *"Decarceration, community treatment and the deviant: A radical view"*, Englewood Cliffs,N.J. 1.976.

Starr, P. *"The transformation of American medicine"*, Basic Books. New York 1.982.

jerarquía.

Encandela<sup>19</sup>, por su parte, considera que es posible crear un ambiente de camaradería en la vida y el trabajo diarios, sin alterar la naturaleza de la jerarquía.

El elemento autoridad y la estructura jerárquica en un barco mercante, como en toda institución total, son de hecho necesarios para garantizar el buen funcionamiento de la misma<sup>20</sup>.

Otra cosa será el modo de evitar que un sistema jerárquico degenera en un sistema déspota e inhumano. Sobre ello volveremos cuando hablemos de *la vida interna de la institución barco*, en el capítulo 2º de este trabajo.

**Rutina:** el trabajo diario en los barcos se destaca por el alto grado de rutina. Las guardias, los trabajos de día, son siempre programados. En los barcos la tradición y la costumbre pesan mucho, de tal manera que la introducción de nuevos sistemas o instrumentos de trabajo suele plantear ciertas reticencias.

La forma de llevar a cabo los trabajos, así como su distribución, encaja asimismo con unos conceptos de rutina, por los que se rige la vida a bordo.

Cada tripulante ocupa un lugar en esa estructura social y cada tripulante con una mínima experiencia conoce perfectamente cuál es su cometido las 24 horas del día.

El mismo tiempo libre se desarrolla dentro de una rutina: descansar, leer una novela, ver una película de vídeo, hoy día en algunos barcos, jugar con un ordenador...La rutina arrastra y en la mar, lo más cómodo es seguir siempre un plan de vida regular, repetido día a día.

M.B.A. Dyer-Smith y M.Stein<sup>21</sup> en un estudio sobre recursos humanos en la industria marítima europea, recogen las siguientes manifestaciones de tripulantes: " *La vida a bordo es como un*

---

<sup>19</sup> ver (10)

<sup>20</sup> Aubert, V. "*The hidden society*." New Brunswick, NJ: Transaction Books, 1.982.

Miller, M.L. and J. Van Maanen, "*Traditional and non-traditional seamen*." Urban Life 11: 27-54 1.982.

Zurcher, L.A. "*The sailor aboard ship: A study of role behaviour in a total institution*" Social Forces 43: 389-400, 1.965.

<sup>21</sup> M.B.A. Dyer-Smith and M.Stein "*Human resourcing in the european marine industry*"- Revue européenne de psychologie Appliquée, 1er.trimestre 1993, vol.43, nº1 pp.5-10.

*tiempo muerto", o bien, "En el puente estás como con sólo medio cerebro. La mayor parte del tiempo es como estar en un sueño...ya no necesito un cerebro", y también, "Cuando estás dormido, el tiempo pasa más deprisa."*

La rutina es no sólo aceptada, sino incluso buscada. De lo que se trata es de que el tiempo pase lo más rápido posible para volver a casa...

Karl Helbig <sup>22</sup>, en sus memorias como fogonero en los años treinta en viejos vapores, que funcionaban con carbón, explica cómo mantener activa su mente y al mismo tiempo combatir el aburrimiento. Antes de entrar de guardia se elegía un tema: un libro que había leído, una película que había visto, la letra de una canción, una experiencia vivida...y después, a lo largo de la guardia iba desarrollando en su mente todo el argumento, dejando volar la imaginación.

**El objetivo:** El objetivo de la tripulación de un barco, es que el mismo cumpla su función en el tráfico marítimo, es decir, transportar cargas o personas a unos puntos que le son indicados desde tierra, preocuparse de que en puerto las operaciones propias de ese tráfico (carga o descarga, p.ej.) se realicen debidamente y velar por el mantenimiento y la seguridad del barco. Un barco es un negocio que se intenta explotar lógicamente con el máximo beneficio posible. Cuando un barco se construye se tienen en cuenta primordialmente los factores de su mejor rendimiento.

Así, el trazado del mismo, su tonelaje ,la distribución de sus bodegas, la forma del casco, los equipos que en él se instalen, etc. tienen como finalidad que el barco alcance la máxima rentabilidad posible. Queda finalmente un aspecto, que es el de cómo y dónde colocar a la tripulación.

En este sentido se ha avanzado sin duda a lo largo de la historia de la navegación, pasando de convivir la tripulación en un "sollado", durmiendo todos apelotonados, a tener actualmente en la mayoría de los barcos cada tripulante su propio camarote.

Con todo y como veremos más adelante, en los últimos años, la automatización de los barcos, la reducción del número de tripulantes, así como las breves estancias en puerto, ha significado un retroceso en la calidad de vida del tripulante.

---

<sup>22</sup> Helbig, Karl "*Seefahrt vor den Feuern*", Hans Georg Prager Verlag, Hamburg, 2ª edición 1.988.

Dyer-Smith y M.Stein <sup>23</sup> dicen: *La productividad ha sido aumentada con la automatización y la racionalización del trabajo humano. Pero esos logros, hacen de la vida de mar algo tan poco atractivo para la gente joven, que se están detectando dificultades para tripular incluso lo que queda de algunas flotas...Creemos que se requiere un replanteamiento del sistema barco-tripulación.*

Es lógico que el objetivo para el cual un barco mercante se construye sea el desarrollo una actividad económica y que ésta debe ser lo más rentable posible. Ello, sin embargo, no debe llevar a considerar a los tripulantes como meras piezas del barco, sin exigencias humanas propias, sino todo lo contrario. Para que un barco funcione bien, la gente que lo maneja debe ver satisfechas una serie de necesidades humanas.

#### **1.4 Reparos a la aplicación del concepto Institución Total**

Nick Perry<sup>24</sup> y otros autores, sin embargo, se cuestionan lo adecuado de aplicar al barco mercante el concepto de institución total, considerando tal noción sólo como una aproximación que ha servido para ilustrar la poca investigación social que en torno al comportamiento a bordo de los barcos, se ha realizado en años recientes.

Perry considera que una aceptación excesivamente entusiasta de la idea de instituciones totales, como una clase de organización distintiva, "*conduce a un campo lleno de trampas para el incauto*". Según Perry, es más apropiado el concepto de *campo organizacional*, utilizado por Etzioni<sup>25</sup>, que el de institución total de Goffman. El argumento es que *campo organizacional* se refiere a todas las actividades en que los participantes de una organización están conjuntamente

---

<sup>23</sup> ver (21)

<sup>24</sup> Perry, N. & Wilkie, R. "Social theorie and shipboard structure", part.I Journal of Maritime Studies and Managment. Vol.I, 1973.

<sup>25</sup> Etzioni, A "A Comparative Analysis of Complex Organisations" Free Press, New York, 1.961, pp 160 - 172.

involucrados, sin acotar el modo en que estas actividades están controladas, ofreciendo la posibilidad de variaciones considerables entre unas y otras organizaciones.

En el caso del barco, se alega que una buena parte de las variaciones deriva de que se trata una unidad industrial, una parte de una empresa económica. Como causas determinantes de conflicto a bordo de un barco hemos de ver, en primer lugar, las divisiones funcionales, derivadas de la estructura de trabajo.

Realmente, como se ha expuesto ya al hablar de los distintos tipos de instituciones totales<sup>26</sup>, hay importantes diferencias entre un convento, un instituto psiquiátrico, una cuartel y un barco, por citar algunos. Es cierto, además que en los tiempos actuales en algunos barcos la tripulación queda reducida a 7 u 8 personas, con lo cual el aspecto de grupo numeroso queda bastante desdibujado, entre otras cosas, porque en estos barcos el tripulante está más solo que acompañado. Ahí, realmente el concepto institución total quedaría en entredicho. El propio aspecto contractual de la relación del tripulante con la naviera otorga al tripulante una posición que no es la de pleno acatamiento, que puede darse en otras instituciones totales.

Con todo, y aunque a la hora de tomar elementos propios de otras instituciones totales para analizar sociológicamente la tripulación de un barco, tengamos que matizar frecuentemente importantes distinciones, considero que, tal y como se justifica en el punto 1.3, el concepto institución total es un punto de partida muy válido para analizar la tripulación de un barco.

Hay que tener en cuenta que, también dentro de los barcos, hay grandes diferencias. Es totalmente distinta la circunstancia interna de la tripulación de un *ferry* que haga, por ejemplo, la línea Barcelona - Palma de Mallorca, con una navegación de 8 horas en el que además, una buena parte de la tripulación vive en una de estas ciudades y, por tanto, está cada dos días en casa, aunque sea sólo por unas horas, de la tripulación de un super-petrolero que hace viajes de 60 días de Rotterdam al Golfo Pérsico y que durante el tiempo de embarque prácticamente no pisa tierra, ya que los pantalanés de carga y descarga están lejos de cualquier ciudad y la permanencia en ellos

---

<sup>26</sup> ver apartado 1.2.

es de horas.

También será distinto un barco con 40 tripulantes, que uno con 8 y también un barco en el que todos los tripulantes sean de un país, de los llamados desarrollados, a que sea el mando de uno de estos países y el resto de la tripulación procedente del llamado Tercer Mundo.

El concepto institución total no será, pues, tanto un instrumento para definir unívocamente la institución buque como una herramienta de trabajo que nos puede ayudar a profundizar en el estudio sociológico de la tripulación de un barco mercante.

Hay además un factor, muy propio de las instituciones totales, que es el de la persistencia de los roles y el hecho de vivir en el lugar de trabajo. La falta de una compensación a las posibles frustraciones o presiones de un rol determinado, la necesidad de encontrar en el mismo grupo humano de trabajo un grupo humano de esparcimiento, son aspectos muy propios de la institución total, que se dan en un barco por excelencia.

### **1.5 La Institución Barco como Sistema Técnico-Social**

*Los sistemas técnico-sociales se basan en la teoría de que entre las condiciones técnicas y los factores sociales, se produce una interrelación. Se habla de interdependencia entre tecnología y comportamiento social.<sup>27</sup>*

Esto significa que los cambios técnicos que se producen, por ejemplo en un barco, tienen una influencia directa en el ámbito social y, por otra parte, ciertos cambios en un sistema social dan pie a cambios técnicos.

El tipo de barco, su tamaño, su grado de automatización suponen diferencias en la vida de la tripulación, en las exigencias de preparación en los tripulantes, en su número, etc.

La "containerización" ha conllevado una reducción drástica el tiempo de estancia de un barco en

---

<sup>27</sup> "Sozialpsychologische Untersuchungen an bord deutscher Seeschiffe". Forschungsstelle für Schiffsbetriebstechnik an der Fachhochschule Flensburg. 1.974

puerto. Si antes, para descargar carga general con sus propios puntales necesitaba tres días, ahora con la carga en contenedores descargará en menos de un día.

Cuando el maíz se cargaba a sacos, un barco se pasaba días en puerto. Posteriormente, con los "elevators", se puede cargar en un día.

Este factor de la fuerte reducción de las estancias en puerto, ha tenido una inevitable repercusión en los aspectos sociales de la vida del marino. Ahora muchas veces, durante el tiempo que pasa embarcado, apenas tiene ocasión de pisar muelle, mientras que antes conocía las ciudades y sus gentes.

El barco con alto nivel de automatización permite reducir el número de tripulantes a la mitad o incluso menos. Ello supone un aumento en el aislamiento del marino, que tiene así menos personas con las que comunicarse.

Por otra parte, los factores sociales tienen una repercusión en los técnicos. Uno de los motivos de los avances técnicos es la búsqueda de reducción de costos de mano de obra. A medida que la marina mercante de los países desarrollados fue mejorando sus sueldos y la frecuencia y duración de sus vacaciones, se hizo más urgente el reducir el número de tripulantes a través de automatismos. La entrada masiva de tripulantes del Tercer Mundo, con unos sueldos muy bajos, parece haber influido en una deceleración en ese proceso. También la evolución de ciertos conceptos sobre calidad de vida ha obligado a mejorar aspectos técnicos de los barcos.

Según Nylehn <sup>28</sup> el primer paso para analizar un sistema técnico-social es describir las condiciones de la colectividad, la vida de la tripulación, en el caso del barco, la relación entre sus miembros, la comunicación, los roles, etc.

En segundo lugar hay que analizar las necesidades, motivaciones y actitudes del individuo como tal.

---

<sup>28</sup> B.Nylehn. "Socio-Technical Analysis of Ship Organization"  
Institute of Industrial Social Research, Technical University of Norway, Trondheim.

## 1.6 Conclusión

Las instituciones totales exigen de sus miembros una adopción de roles mucho más completa y extensiva que la mayoría de las organizaciones.

En su diversa tipología, las instituciones totales tienen una larga historia. Pensemos en la vida monacal, que en oriente tiene sus orígenes en el siglo III y en occidente se iniciará en el siglo V. En lo que se refiere a las instituciones militares, tenemos que remontarnos a la más remota antigüedad y en cuanto a los barcos, también en la antigüedad encontramos ya barcos que surcaban los océanos y en los que, tanto si eran de guerra como si eran mercantes, se imponía una disciplina militar, en la que el capitán llegaba a tener unas prerrogativas que llegaban a la imposición de la pena de muerte a un tripulante.

*En cada época, las instituciones totales han sido organizaciones fuertes, legitimadas por los valores culturales de la sociedad en que se desenvuelven.*<sup>29</sup>

Realmente, la institución buque mercante de 1995 tiene muy poco de similar con la de un buque de cuando Colón descubrió América. Por lo menos, los barcos de países del llamado 1er. mundo se han democratizado claramente, imperando una relación laboral en la que cada uno tiene su cometido y todos cobran a final de mes la nómina que les corresponde. (Con todo, en España, hasta bien entrada la democracia, subsistió la llamada *ley penal y disciplinaria de la marina mercante*, que aplicaba criterios militares para trazar las normas de disciplina a bordo). Hoy día, sin embargo, las relaciones profesionales se producen dentro del estricto marco de las relaciones laborales contractuales.

A pesar de todo ello, las circunstancias de tratarse de una comunidad de vida y trabajo, que puede pasar semanas y meses por esos mares, hace que la legislación siga otorgando al capitán unas prerrogativas que no tiene el director de una empresa. Por otra parte, hay que decir, que en los barcos con tripulantes del Tercer Mundo se suele encontrar un autoritarismo muy marcado, incluso

---

<sup>29</sup> Zurcher, Louis A. "Social roles: conformity, conflict and creativity." Sage Publications. London 1.983

déspota.

La institución total, que como toda organización persigue unos fines, busca que el interno se integre lo mejor posible, que cambie sus sentimientos de soledad, incertidumbre o desarraigo y los transforme en sentimientos de pertenencia, e incluso de orgullo.

Podemos decir que la institución total nace de la necesidad de establecer una estructura y unas pautas de comportamiento y control en un grupo humano para que éste pueda alcanzar con las máximas garantías la finalidad que se ha propuesto.

Cuando se forman las órdenes religiosas, un tiempo después de que un grupo reducido inicia un tipo de vida, a medida que se van incorporando nuevas personas se ve la necesidad de redactar unas normas o reglas, que incluyen unos votos o compromisos. Con ello se consigue una homogeneidad de actitudes dentro del grupo y un refuerzo de la finalidad que inspiró la creación del mismo, a través de una serie de controles que tienen por fin evitar que se desvirtúe la idea base.

En el campo militar, desde la más remota antigüedad quedó patente que la única manera de plantear un ataque o una defensa era una disciplina férrea y una perfecta coordinación de las tropas. Todos los hábitos de vida que desde los mandos se intentan cultivar en un cuartel, hasta lo que a veces suena como a absurda disciplina y norma de *perder el vicio de pensar por si mismo*, apuntan a ese sentido agudo de un control perfecto de las tropas para poder moverlas como piezas del tablero de ajedrez.

Por este motivo, el sentido de institución total no depende tanto del hecho de que su ingreso sea contrario a la voluntad del individuo (institutos psiquiátricos, cárceles, campos de concentración...) como del hecho de que el grupo formado, aislado del resto de la sociedad, tenga una organización interna bien estructurada para poder desarrollar la finalidad para la que fue concebido e incluso para garantizar al máximo que un sacrificio personal sirva para un bien común.

El aspecto de bien común creo que es importante tenerlo en cuenta, detrás de los bastidores de la definición de institución total. Una institución total no se desarrolla para satisfacer los deseos de un individuo que, con este pretexto, tiraniza a un grupo humano. Incluso una cárcel, aunque sea

dentro de un régimen autoritario y dictatorial, tiene su razón de ser en la defensa, más o menos honesta, que una sociedad hace de sus intereses comunes. Dentro de la cárcel, en un sentido civilizado de tal institución, la vida debe ir encaminada a que el recluso, una vez recluso para proteger a la sociedad de su conducta, tenga la opción a encontrar un sentido social a su vida cotidiana. No entraría dentro de este concepto la mazmorra medieval, en la que no existía ninguna vida propia de institución total, sino simplemente el mantener encerradas en condiciones infrahumanas a unas personas condenadas por algún delito.

Dentro de la institución buque, sin duda será el buque de guerra el que cumplirá mejor con la definición de institución total, sobre todo porque el grupo humano es numeroso y en cada actividad, ya sea de trabajo, como de ocio, el tripulante siempre se encuentra acompañado. La disciplina penetra además, por tratarse de un ámbito militar en la esfera de lo privado.

En un buque mercante, salvo en los barcos de pasaje, en los que la tripulación es numerosa, el tripulante, hace su trabajo en grupo reducido y a veces, incluso solo y en sus horas de ocio, puede también encerrarse en su camarote o si éste es compartido, permanecer en un ambiente privado. Ello no quita que persista su rol y que siga *atado* al lugar de trabajo, pero sin duda puede vivir una mayor intimidad que en un barco de guerra.

Con todo, en el barco mercante, tenderá a desarrollarse la formación de subgrupos, se darán los llamados ajustes primarios y secundarios<sup>30</sup> y se creará una vida propia de la institución como tal.

Finalmente, para analizar el barco mercante como institución total, recurriremos al estudio de tres grandes bloques:

- La vida interna de la institución, lo que la caracteriza y los fenómenos sociológicos que en ella se desarrollan.
- El tripulante como individuo que participa de esta institución total.
- Las relaciones del tripulante, en cuanto que *interno de una institución total*, con el mundo exterior a la misma.

---

<sup>30</sup> ver apartado 2.5.4.

Su estudio debe servir para profundizar en la problemática sociológica de las tripulaciones de los barcos en aras a poder descubrir medios para que la vida a bordo de un barco sea lo más humana posible.