

CAPÍTULO 3

EL TRIPULANTE

3.1 El Mundo del Tripulante.

"Es característico que los internos lleguen al establecimiento con una "cultura de presentación" derivada de un "mundo habitual", un estilo de vida y una rutina de actividades que se dan por supuestas, hasta el momento del ingreso en la institución... Cualquiera que sea la estabilidad de la organización personal del recién internado, ella formaba parte de un marco de referencia más amplio, ubicado en su entorno civil: un ciclo de experiencia que confirmaba una concepción tolerable del yo, y le permitía un conjunto de mecanismos defensivos, ejercidos a discreción, para enfrentar conflictos, descréditos y fracasos."⁸⁶

La persona que embarca por primera vez como tripulante en un barco, llega sin duda con lo que Goffman llama "cultura de presentación". Cada tripulante llega en cierta manera con una "cultura" propia. En un barco español, con tripulantes españoles, los habrá del País Vasco, de Galicia, de Andalucía, de Castilla, de Catalunya, etc. De entre éstos los habrá de poblaciones costeras y de poblaciones del interior. Unos provendrán de familias marineras (especialmente vascos y gallegos) y

⁸⁶ ver (1) pp.25-26

encontrarán a bordo personas de su pueblo o ciudad y podrán cultivar sus hábitos a nivel de alimentación, de idiosincrasia. Otros, provenientes de familias y de zonas en donde nadie sabe lo que es un barco, se encontrarán con una forma de hablar y unos hábitos que les serán extraños.

Más grave será el problema cuando se trate de barcos con tripulaciones internacionales, en donde se mezclan razas, culturas, religiones, lenguas, etc. En estos casos, especialmente cuando el tripulante en cuestión es el único de su país a bordo, se producirá un cambio importante entre lo que era su mundo y el nuevo al que se enfrenta.

La distancia entre esos dos mundos puede darse de distintos modos:

- lengua: la sensación de aislamiento y de ser un extraño en un lugar depende en gran parte de la lengua. Estar rodeado de personas que hablan una lengua distinta y, peor aún, si resulta desconocida, produce una clara sensación de marginación.

- hábitos de comidas: aunque en los barcos la comida nunca es igual que en tierra, en los barcos alemanes se come "al estilo alemán" y en los españoles "al estilo español". Y esto no sólo se refiere al tipo de comida en sí, sino al mismo ambiente del comedor, a la bebida que acompaña dicha comida, etc.

- religión: dentro de una tripulación cristiana, esto no tendrá excesiva importancia, aunque ante una mayoría no creyente, el que desee vivir y practicar una fe cristiana tendrá sus dificultades por la falta de una comunidad de fe que lo apoye. Más grave, sin embargo, será el caso de un musulmán en medio de una tripulación de otra religión o simplemente atea. Los musulmanes, p.ej., en el tiempo del ramadán, tienen unas normas muy estrictas sobre la alimentación y durante todo el año no pueden consumir carne de cerdo. Si en el barco no hay una consideración para él, se sentirá en graves problemas de conciencia o simplemente tendrá que pasar hambre. También las normas sobre la oración requieren que a bordo haya una comprensión hacia esa persona.

- actitudes: las actitudes, las normas de comportamiento y convivencia, cuando los barcos llevan tripulaciones internacionales, crean barreras, diferencias y promueven la formación de subgrupos.

Estos serían unos puntos a resaltar en cuanto al problema de encontrarse con personas de

"distintos mundos".

Sin embargo, hay otros problemas de "cambio de mundo".

El ciudadano, que alterna su trabajo con la familia, con los amigos, que realiza cada actividad en lugares distintos, que en su tiempo libre se desentiende de su rol profesional, que cuando está en casa, ésta está quieta y cuando duerme normalmente nadie le inoportuna (salvo algunos profesionales como los médicos, y otros), que está acostumbrado a ser, p.ej., socio de un club deportivo, miembro de un grupo de amigos, esposo, padre e hijo, etc., se encuentra con que a bordo las 24 horas del día es marinero, cocinero, engrasador, oficial o capitán. Día tras día tratará con los mismos. Cuando acabe su trabajo, si hace mala mar, el barco seguirá zarandeándose; si sus servicios son necesitados, será despertado a medio sueño; el domingo seguirá haciendo lo mismo que el viernes, etc.

Dice Goffman⁸⁷ que si la estadía del interno es larga puede ocurrir lo que se ha denominado "*desculturalización*".

Entre la gente de mar que lleva muchos años navegando se produce con cierta frecuencia una cierta inadaptación al medio familiar.

De hecho, el marino que, mientras navega sueña con su familia y con lo que hará cuando llegue a casa, especialmente tras períodos largos de embarque (6 meses o 1 año), se encuentra a veces con que la llegada a casa es decepcionante⁸⁸. Es la impresión de sentirse un extraño en lo que una persona considera su auténtico mundo.

El marino, que llega a casa después de meses de estar fuera, es recibido a veces también involuntariamente como un extraño. Conocida es la triste experiencia del encuentro con el hijo pequeño que casi no recuerda a su padre y lo mira con temor.

Este fenómeno, hace que muchos marineros, después de 15 o 20 años de navegación hayan intentado quedarse en tierra y hayan fracasado por falta de adaptación a la vida de tierra en general.

⁸⁷ ver (1) p.26

⁸⁸ Ver apartado 4.5

La vida de mar es dura por el aislamiento, el desarraigo, etc., pero es cómoda en cuanto a una rutina tranquila, al desarrollo de unos hábitos que salvo emergencias no se ven perturbados, a la falta de problemas cotidianos, que la vida en una ciudad conlleva, hasta el despreocuparse en cierta manera de la educación de los hijos, no tanto por desinterés, sino por aquello que el que está lejos, nada puede hacer. Ante esa evidencia acaban por tomarse las cosas con otra filosofía. Finalmente, aunque el marino gane poco dinero, a bordo no le falta nada y, cuando llega a puerto, siempre dispone de medios suficientes para lo que se le antoje.

Haciendo referencia a Sommer⁸⁹, podemos decir que la "totalidad" de la institución barco provoca en el marino una experiencia de desculturización, que le merma ciertas facultades para manejarse en la vida de tierra. El marino depende del barco para satisfacer sus necesidades diarias y va perdiendo ciertos hábitos necesarios para mantener unas buenas relaciones sociales en tierra. Cuanto más tiempo pasa el marino en la mar, más le cuesta volver a adaptarse cuando regresa a tierra.

3.1.1 La conciencia que el marino tiene de sí mismo

El marino tiene una clara conciencia de *ser diferente* y de que además su trabajo es un servicio grande y poco reconocido por la sociedad. Tony Lane⁹⁰ dice: " ... *los marinos manifiestan ser una raza aparte, aunque no está exactamente claro qué es lo que quieren decir. Esto es en parte porque la gente de mar tiene un conocimiento y una experiencia inadecuados sobre otros profesionales aislados, para hacer comparaciones bien fundamentadas.*"

Si pensamos en cualquier profesión u oficio en tierra, pensemos en el chofer que conduce un autobús o en el químico que trabaja en un laboratorio, por poner dos ejemplos. Seguro que sentirán también que la sociedad no corresponde debidamente al servicio que cada uno presta y, sin embargo, normalmente no tendrán ese sentimiento tan arraigado como el marino. Uno de los

⁸⁹ Sommer, R. "Patients who grow old in a mental hospital". Geriatrics 14 : 586-587. 1959.

⁹⁰ ver (84)

motivos principales es la conciencia de ausente, de olvidado que tiene el marino por cuanto él ve que su pueblo, su casa, funcionan sin él. Cuando llega a un puerto, ve una ciudad; si es de noche, unas luces, pero él sabe que él no pertenece a ese mundo, que es un extraño. Y cuando se hace a la mar y ve la ciudad rebosante de vida y por la proa un horizonte solitario, cuando ve que quisiera pasar el fin de semana amarrado al muelle y el barco acaba la carga el viernes para no perder tiempo en puerto, cuando ve todo esto, piensa que él no cuenta. Un viejo capitán alemán decía a principios de los años 70: *"Toda mi vida he pagado impuestos y con ello he ayudado a financiar unos servicios para los ciudadanos. Pero, ¿qué tengo yo de todo eso, si siempre estoy en la mar?"*

El marino, salvo que se esfuerce por estar informado y por participar de todo lo que acaece tanto a nivel familiar, como social en general, vivirá un tanto ausente de todo y se irá creando un mundo propio. Toda persona tiene una tendencia al "mínimo esfuerzo" y de hecho, cuanto menos haces, menos ganas de hacer tienes. Por eso es tentador en largas travesías, en días y días de mar, arrellanarse en el limbo de la rutina. Esa actitud, semana tras semana, año tras año, va marcando un carácter, una conciencia de la propia manera de existir.

Al hablar de los roles, en el apartado 2.3, hemos hecho referencia a que cada uno intenta desarrollar su rol, según un esquema o modelo que ha aprendido. El intentar asumirlo de esa manera le ayudará entonces al marino, igual que a cualquier otro profesional, a adquirir una conciencia de sí mismo.

3.2 Los motivos por los que una persona embarca

Estamos analizando el buque, como "*institución total*" y al respecto hemos establecido ciertos paralelismos y diferencias con distintas instituciones totales, como pueden ser cuarteles, institutos psiquiátricos, conventos, etc.

La entrada del interno (sus motivos y las circunstancias que lo envuelven) es, sin duda, un elemento que tiene una importancia especial de cara a hacer un estudio sociológico de una

institución.

La entrada en una cárcel, en un instituto psiquiátrico o en un cuartel es, para los propiamente internos, forzosa. El resto del personal, aunque viva un cierto número de horas, está para asegurar que los internos cumplan con la finalidad para la que han sido internados, o atienden otras cuestiones humanas, de administración y organización. Por tanto no pueden ser englobados aquí con los internos.

En un cuartel, estarán los internos militares profesionales, que están ahí porque han elegido esa profesión, pero que al mismo tiempo están sometidos al régimen general de vida de la institución. Los demás, la masa de los soldados, está por obligación. Esto, sin duda condiciona de una manera especial toda su actitud y por ello, es en estas instituciones, en donde se desarrollan más los ajustes secundarios.

En un convento, los internos ingresan por propia voluntad y además hacen unos votos (habitualmente, de castidad, pobreza y obediencia), que los lleva de antemano a aceptar un tipo de vida, que han abrazado por sí misma y no como medio para obtener unos ingresos u otras satisfacciones materiales.

En un barco, los internos (los tripulantes) embarcan por propia voluntad, pero esa voluntad no siempre es libre, sino que se puede ver condicionada por las circunstancias o la necesidad. Por otra parte, de todas las otras instituciones nombradas es la que permite más fácilmente volver a salir, aunque no en el momento que uno desee, sino cuando el barco, por ejemplo se halla en puerto del propio país y se cumplan los plazos de preaviso previstos laboralmente.

Ni un preso, ni un recluta, ni un interno psiquiátrico, pueden determinar por propia voluntad, cuándo desean salir.

En el caso de un convento, sí es objetivamente posible salir, y en el momento en que se desee, pero subjetivamente supone otros impedimentos de conciencia, de posible sentimiento de fracaso, etc.

Volviendo a la *Institución Buque*, vamos a analizar los motivos por los cuales embarca el tripulante.

Voy a basarme inicialmente en unas encuestas, sobre las cuales haremos unos comentarios.

1) Encuesta del *Apostolado del Mar de España*, realizada en el año 1.984 en los puertos de Barcelona, Bilbao, Vigo, Cádiz y Valencia⁹¹ a marinos españoles.

Dentro del sector marina mercante se realizaron 602 encuestas válidas. Se hicieron preguntas sobre la profesión, sobre la familia y la sociedad.

A la pregunta: *¿Cuál es el principal motivo por el que es marino mercante?* Las respuestas fueron así:

Por vocación	- 28,2%
Económico	- 21,6%
No hay otro trabajo	- 19,3%
Herencia familiar	- 10,1%
No sabe/no contesta	- 8,6%
Otro	- 6,9%
Problemas en estudio	- 5,3%

Si observamos el total, veremos que el motivo económico y el de no tener otro trabajo, suman un 40,9%, mientras que los porcentajes por motivos de vocación o tradición nos dan un 38,3%. Las tablas de variables cruzadas de dicha encuesta señalan que de los 170 titulados superiores (oficialidad), un 44,7% declara como motivo la vocación y un 13,5% la herencia o tradición familiar. En cambio en los 432 restantes, con niveles de estudios inferior, un 42,3% alegaban el motivo económico y un 25% porque no hay otro trabajo, mientras que la cuestión vocacional se reduce a un 20,3% y la herencia familiar a un 8,6%.

2) Encuesta realizada por ICMA (*International Christian Maritime Association*) en 1.988⁹², realizada en 59 puertos de todo el mundo y a 4.525 marinos se obtuvieron a la misma pregunta anterior, las siguientes respuestas:

⁹¹ Encuesta Nacional a Marinos. Oficina de Estadística y Sociología de la Iglesia. Madrid 1984.

⁹² *Seafarers' Survey*. International Christian Maritime Association. Felixstowe. Reino Unido. 1988.

Elección de una carrera:	1252 marinos
Necesidad de un trabajo:	1226 "
Vocación al mar :	890 "
Para ganar dinero:	730 "
Buscando un oficio mejor:	603 "
Tradición familiar:	322 "
Ver mundo:	52 "
Ganas de viajar:	26 "

Nota: Algunos marinos dieron más de una respuesta.

Podríamos decir que la elección de carrera, la vocación al mar y la tradición familiar, las ganas de viajar y de ver mundo, nos dan un total de 2542 respuestas, mientras que el factor de necesidad de un trabajo, el deseo de ganar dinero o la búsqueda de un empleo mejor nos dan 2559.

Ello nos da un resultado equilibrado, a nivel internacional.

En el mencionado estudio se destaca que el factor económico tuvo mayor peso entre marinos brasileños, griegos, chinos de Hong Kong, indonesios, italianos, coreanos, paquistaníes, filipinos, srilankeses y taiwaneses.

Entre los que pesaba más un motivo vocacional o profesional estaban burmeses, alemanes, hindúes, japoneses, singaporenses, británicos, norteamericanos y yugoslavos.

No se pueden sacar conclusiones determinantes, pero sí vemos que en el segundo grupo hay más representantes de países desarrollados que en el primero, lo cual tiene su explicación:

De una parte, la necesidad en general que tienen los habitantes de países subdesarrollados de buscarse la vida fuera de su pueblo o ciudad y de otra, el hecho de que la mayor parte de los tripulantes de países desarrollados suelen ocupar cargos de mando, mientras que los de los otros países ocupan mayoritaria- mente cargos subalternos.

3) Estudio hecho en 1.979 por el Apostolado del Mar de Argentina ⁹³.

A la pregunta: *¿Por qué se dedica a navegar?*, realizada a 110 marinos mercantes, se obtuvieron las siguientes respuestas:

Necesidad: entre los latinoamericanos era motivo para un 40% de los oficiales y para un 53% de los subalternos.

Entre los europeos la necesidad era la razón para un 16% entre los oficiales y un 12% para los subalternos. Entre los orientales era motivo para un 91% de los subalternos y ningún oficial y para Norteamérica lo era para el 50% de los subalternos y ningún oficial.

Vocación: Para los latinoamericanos era motivo para un 55% de los oficiales y para un 42% de los subalternos. En Europa lo era para un 32% de los oficiales y para un 49% de los subalternos. Entre los orientales era un 100% para los oficiales y ningún subalterno. En Norteamérica, igual que en los orientales.

Aventura: Para los latinoamericanos era un 5% tanto para oficiales como para subalternos. Entre los europeos era un 52% para los oficiales y un 19% para los subalternos. Entre los orientales lo era para un 9% de los subalternos y para los norteamericanos, un 50% para los subalternos.

Indudablemente, estos datos no son suficientes para sacar grandes conclusiones, pero sí que los marinos salen a navegar básicamente por tres motivos: por vocación (o elección profesional), por necesidad económica y por ganas de aventura o de ver mundo.

Este último apartado, se da especialmente entre gente joven y podemos considerar que precisamente en los años 70 hubo una gran demanda de mano de obra en los barcos, lo cual facilitó el embarque de mucha gente joven, que no llegaron a permanecer mucho tiempo a bordo, sino que embarcaban por un período corto, movidos fundamentalmente por las ganas de tener nuevas experiencias.

4) Podemos hacer referencia también a un amplio estudio realizado en Francia entre 1967 y

⁹³ "Trabajo de Investigación. Parte I: Situación socio-cultural y religiosa de los marinos". Stella Maris. Centro Argentino de Documentación y Estudios Migratorios Scalibrianos. Buenos Aires, 1979.

1969⁹⁴, en el cual los motivos vocacionales, ya directamente, "llamada de la mar", ya indirectamente, "ganas de aventura" o "ansias de libertad", eran predominantes entre los marinos mercantes franceses, así como el hecho de que el peso de la tradición familiar en el panorama de las profesiones en general permitía destacar el sector pesca, seguido del de marina mercante y por detrás, agricultores, pequeños comerciantes, etc.

El interés fundamental que para este trabajo tienen las respuestas a la pregunta del motivo por el cual se embarca el marino es el discernir el grado de voluntariedad con el que embarca, o mejor dicho, si esa voluntariedad, que al fin y al cabo siempre se da, es fruto de la búsqueda de una realización personal o simplemente una manera de subsistir.

Las dos razones tienen peso suficiente como para que sean consideradas.

En líneas generales, la oficialidad es más propensa a considerar que se hizo marino por vocación. Esto es lógico, dado que en principio el que estudia una carrera suele ser porque se siente inclinado a ella. Entre los subalternos, es más elevado en general el porcentaje de los que aseguran haber embarcado por motivos económicos. Aquí, sin embargo, hay que hacer una consideración: Muchos subalternos e incluso oficiales, eligieron la profesión del mar porque en su pueblo o ciudad de residencia había pocas alternativas y porque posiblemente en su círculo familiar y de amistades fuera la profesión más común. Muchos de éstos responderán *"porque no había otro empleo"* o *"porque necesitaba un trabajo"* y al hacerlo no estarán faltando a la verdad, pero ello no impide que se hallan sentido atraídos por la mar. Otro elemento a considerar es que la gran mayoría de la gente de mar, incluso aquéllos que gustan de su profesión, tiene el convencimiento de que es una de las más duras y de que si pudieran encontrar un trabajo en tierra, se quedarían. A nivel de oficialidad, que es donde cabe considerar el mayor porcentaje de vocación, se dan sin embargo, posiblemente también el mayor porcentaje de abandono de la profesión, probablemente por ser los que más recursos, a nivel de formación, tienen. Es una característica de la marina, que tras unos años, la gente intenta buscar otra salida en tierra. Ello, unido al tinte idealista y romántico de la

⁹⁴ Benjamin, Roger y otros. *"L'Univers des Marins"* Etude sociologique sur les marins de commerce et les pêcheurs français. Fondation pour la recherche sociale. París 1970

palabra "*vocación*", influye, sin duda, en que muchos atribuyan su elección profesional, fundamentalmente a motivos laborales o económicos.

Si nos fijamos en la encuesta del Apostolado del Mar de 1.984 ⁹⁵ veremos que las preguntas nº 5 y 6 planteaban *los problemas principales del marino mercante*. Los resultados fueron:

En 1er. lugar: 49,5% el paro (en la marina) y el 21,1% la falta de trabajo en tierra.

En 2do. lugar: 27,9% falta de trabajo en tierra y 12,6% el paro.

Vemos que el paro en la marina es considerado más problema, que la falta de trabajo en tierra.

De cara al estudio que realizamos, lo que importa es señalar que ya sea por una elección plenamente discernida, ya sea porque no saben qué otra cosa podrían hacer, la mayor parte de los marinos mercantes embarca, por lo menos inicialmente, porque les atrae la vida de mar.

Dicho esto, hay que considerar, sin embargo, que también hay personas que embarcan porque es la única salida que han encontrado. No podemos considerar que esto se dé actualmente así en España, en donde las cotas de paro en la marina son altísimas. Sí en cambio, en países del llamado Tercer Mundo, a donde acuden las agencias internacionales en busca de tripulantes poco exigentes. Se da entonces el caso de personas que pasaban hambre, que no podían sostener a su familia y que han visto en la mar la solución a sus males.

Personalmente he conocido en el año 89 el caso de un tripulante de Guinea Ecuatorial, que había embarcado por un salario mensual de 5.000 ptas. La razón era simplemente, que andaba hambriento y sin techo donde cobijarse y se encontró con una cama, comida y "encima un sueldo".

A medida que pasa el tiempo, el motivo por el cual la persona ha embarcado por primera vez, va perdiendo importancia y va ganándola su capacidad de hacerse a ese tipo de vida. Así, encontramos marinos que embarcaron entusiasmados y al cabo de un tiempo se han ido desencantando y otros que embarcaron por casualidad y poco a poco se han ido identificando más y más con su profesión.

De cara, pues a considerar lo unido que el marino mercante se pueda sentir a su profesión,

⁹⁵ ver (91)

podríamos decir que la vocación tiene en general un peso específico importante y que el marino, aunque tal vez desembarque cuando tenga una buena posibilidad en tierra, suele sentir por la mar una atracción que va más allá de lo que estrictamente es una profesión

Otro aspecto distinto es el desencanto que pueda ir sintiendo y, sobre todo, el deterioro que su calidad de vida pueda sufrir. Este aspecto, el de la calidad de vida, es muy importante. La falta de comunicación, el aislamiento, la soledad, la impotencia, la rutina, la monotonía, la falta de un ocio enriquecedor, son aspectos que llevarán frecuentemente a asquear, incluso odiar la vida de mar.

Pero volviendo al inicio de este capítulo, es importante tener en cuenta que el que embarca por primera vez, suele hacerlo porque lo desea y en muchos casos con ilusiones profesionales o de descubrir mundo.

Los que embarcan, no por primera vez, sino de regreso de unas vacaciones, tendrán ya motivos menos vocacionales. El que vuelve al mismo barco o a otro nuevo, después de disfrutar unas semanas en casa, no suele tener el ánimo muy alto e incluso aunque sea una persona a la que le gusta su profesión, despotricará y sentirá que vuelve a entrar en una cárcel de la que sólo sale temporalmente, pero a la que siempre debe regresar.

El marino es una persona que "vive de paso". Cuando está en casa, sabe que está por una temporada y que luego volverá a marchar. El que está en el barco, piensa que es por una campaña y que luego volverá a casa.

Lógicamente, estas impresiones variarán con la persona, con su situación de soltero o casado, con los lazos que le unan a la familia o a su ambiente de tierra, etc.

Hay un hecho claro y es el elevado número de horas que el marino suele pasar en la cama. Tal vez no podrá dormir 8 horas seguidas y además dirá que las vibraciones, los ruidos o el movimiento del barco no le dejan descansar como en casa. Sin embargo, hay un elemento habitual en la marina y es la búsqueda de cómo pasar el tiempo lo más rápido posible. El aburrimiento, la falta de estímulos externos, los problemas que a veces hay de convivencia, hacen que el marino recurra frecuentemente a la cama (la novelita y la cabezadita) para acortar el tiempo. Otra forma de intentar

hacerlo es el alcohol, como medio de evasión, en el que muchos caen.

Las caras largas y a veces alguna copa de más, son habituales a las salidas a la mar, cuando se acaba de dejar a la familia.

Desde el punto de vista de la institución total, entonces, ¿cómo podríamos calificar al "interno" (o tripulante) en cuanto a su voluntad de estar encerrado ahí?

En primer lugar, desde luego, está porque quiere. Aunque este quiere hay que matizarlo, porque a veces por circunstancias, no tiene de hecho otra salida.

En segundo lugar, en una gran parte de los tripulantes, aparte de lo estrictamente económico, hay un factor de satisfacción profesional o simplemente de tipo de vida, que esperan alcanzar.

En tercer lugar, la mayor de las ilusiones puede ahogarse cuando el tripulante llega a sentirse solo y se ve, como persona, olvidado. El marino llega a sentir que es una pieza más del barco y que al armador lo único que le importa es contratar fletes.

Es decir, que el tripulante se puede considerar que ha entrado en la institución por su voluntad, que en muchos casos siente el mundo de la mar y hasta está familiarizado con las vibraciones del barco y la propia rutina, pero se siente encarcelado porque va creciendo en él un deseo fuerte de sentirse una persona normal, esposo, padre, etc.

Paul Chapman ⁹⁶ matiza que los motivos por los que una persona embarca son distintos, según los países del Tercer Mundo y que, en general, predominan los intereses económicos, dado que en tierra los sueldos son muy bajos. Por otra, como marinos, tienen en muchos de esos países un cierto status social. En Filipinas, dice Chapman, la profesión de marino es respetada. Muchos marinos filipinos son de la clase media y tienen una aceptable formación académica cierto status social. Otros, en cambio, embarcan para salir de la pobreza. Los coreanos, añade Chapman, se quedan en tierra tan pronto consiguen un sueldo similar en su país.

3.3 El recién embarcado

⁹⁶ ver (74)

La persona que se incorpora sola por primera vez a un barco y se encuentra con una tripulación formada, es un forastero, que tratará de integrarse a ese nuevo grupo humano.

Esta persona tendrá que realizar un acercamiento al nuevo grupo, con la intención final de llegar a integrarse en él.

Este proceso será tanto más difícil, cuanto mayores sean las diferencias que haya entre las pautas culturales del grupo del que el nuevo tripulante procede y las del grupo al que se pretende integrar, aparte de las predisposiciones y aptitudes personales.

La persona, miembro de un endogrupo en el que rige una concreta pauta cultural, no analiza en principio el mundo en que se desenvuelve, sino que *lo experimenta como un campo de sus actos actuales y posibles, y sólo en forma secundaria como objeto de su pensamiento...Esta persona busca un conocimiento graduado de elementos significativos, y el grado de conocimiento anhelado está en correlación con su significatividad.*⁹⁷

Es decir, que el grado de interés que tendrá en profundizar en los distintos elementos que forman su vida cotidiana, estará en función de sus intereses personales, de sus funciones dentro del grupo, etc.

Alfred Schutz considera que el conocimiento del hombre que actúa y piensa dentro de su vida cotidiana es:

Incoherente - no forma parte de un sistema coherente de conocimiento, sino variable en función de la conveniencia del momento.

Parcial - A la persona sólo le interesa conocer ciertas cosas del mundo en que vive.

Incongruente - Puede aceptar como válidas actitudes que en sí son contradictorias, en función del rol que desempeña en un cierto momento. Puede ser que reproche en un subordinado una actitud, que él también practica con un superior.

Con todo, a pesar de todas las incoherencias e incongruencias, el sistema de conocimiento así

⁹⁷ Schutz, Alfred "*Estudios sobre teoría social*" capítulo 4. "El forastero. Ensayo de psicología social, pp.95-107. Amorrortu Editores. Buenos Aires, 1974.

adquirido deviene para los miembros del grupo un conjunto de normas y hábitos, que les permiten entenderse, que les sitúan y les proporciona la seguridad necesaria para "saber por donde se mueven".

De esta manera, el que actúa de cierta manera, se entiende que pretende algo y al mismo tiempo, el que pretende algo, se supone que actuará de una cierta manera.

Esto será válido mientras sigan presentándose situaciones y circunstancias similares a las conocidas, mientras confiemos y consideremos como válidas las normas y costumbres que nos han sido transmitidas por nuestros antecesores, mientras ese conocimiento utilitario de lo que nos rodea sea suficiente para manejarnos y mientras esas normas o costumbres sean igualmente válidas para los otros miembros del endogrupo.

Ante esta realidad, ante este mundo en el que los miembros de un grupo, en este caso, tripulación están perfectamente situados, aparece el forastero, el recién embarcado. Este hombre observará todas esas normas y actitudes con un espíritu mucho más crítico, propio de un espectador. Es posible, que sepa muchas cosas de ese grupo, pero nunca ha sido parte de su biografía.

Podrá aceptar que en adelante tendrán un futuro e incluso un presente común, pero le falta el pasado. Cuando los otros hablen de lo que sucedió el viaje pasado, cuando comenten lo que le ocurrió al uno o al otro, él permanecerá callado, será, como dice Alfred Schutz, *un hombre sin historia*.

Pensemos aquí en el caso típico del "servicio militar". Los recién llegados son propensos a sufrir novatadas. Son pasto fácil para los veteranos, pues al llegar tienen un desconcierto y hasta un temor total, que los hace presas fáciles de bromas. Al mismo tiempo, los veteranos tienen un "status", que nadie discute. A ellos se les debe un respeto natural. Éstos "tienen historia", los otros, no.

El recién llegado, se encuentra pues, como observador de un grupo que le es desconocido e inmediatamente como un candidato a ser uno más del grupo. Un candidato que necesita además sentirse, lo antes posible, miembro de ese grupo. Hablamos aquí básicamente de la persona que

pisa por primera vez un barco.

Para esta persona, el concepto de "recién llegado" puede aplicarse plenamente. Hay, sin embargo, otros grados de esta misma condición. De mayor a menor grado de extrañeza, podríamos citar: a) el caso del que ya es marino, ya ha navegado, y se incorpora por primera vez a un barco de una compañía extranjera, con tripulantes de otra u otras nacionalidades, b) el caso del que embarca en un barco de la propia bandera, pero de una compañía que no conocía y, por tanto, con unos compañeros, que le eran nuevos y c) finalmente, el que después de unas vacaciones, embarca en otro barco de la misma compañía, o incluso en el mismo barco en el que ya ha estado. En este último caso, sobre todo si la tripulación ha variado poco, el efecto del recién llegado prácticamente ya no se produce.

Volviendo pues al que embarca absolutamente por primera vez, o el que lo hace en un barco nuevo en el que antes no había estado y tal vez extranjero, las actitudes que observa y que le pueden resultar como algo ajeno, que ve desde afuera, se irán transformando en situaciones por él también vividas. La idea que tuviera el forastero sobre ese nuevo grupo, concebida desde el grupo de que procede, no le sirve para contrastar, pues será visto por los que lo reciben como prejuicio.

Toda persona tiene unos esquemas mentales, unos códigos de interpretación, que son los que rigen en el grupo humano en que se desenvuelve. Desde esa perspectiva se elaboran unas ideas, más o menos preestablecidas, sobre otros grupos o actividades ajenas.

Si hiciéramos una encuesta sobre cómo ve el ciudadano medio a los miembros de una tribu africana aparecida en un reportaje de televisión, de cómo ve el mundo de los artistas de cine, o la propia vida de un marino, veríamos que encontraríamos unas opiniones más o menos estereotipadas o tópicos. Así, por ejemplo, se ha dicho muchas veces que para muchos extranjeros, en España todo son toros y panderetas, a los alemanes nos los imaginamos bebiendo cerveza, con pantalones de cuero, o vestidos de militar y los norteamericanos los vemos como cowboys.

Claro está que estos tópicos o prejuicios pierden rigidez a medida que la persona tiene una mundología más amplia. Hoy día, a través de los medios de comunicación y los viajes esto ha

cambiado. Con todo, siempre suele quedar algo, pues para vencer muchos de estos prejuicios hay a veces que tener un conocimiento más profundo de los diversos grupos humanos.

En el caso del que llega a un barco, se encuentra con un ámbito profesional nuevo, que desde tierra tal vez sólo sea conocido a través del cine o las novelas.

El forastero se encuentra así con que al ir penetrando en el grupo, hay un cambio de panorámica, que le hace percibir que lo que él pensaba, su código de interpretación antes incuestionado, no le sirven plenamente en el nuevo ambiente social.

Por otra parte, el forastero tendrá que hacer un esfuerzo de *traducción*, no ya necesariamente a nivel de idioma, que en el caso de un barco extranjero, por supuesto también se dará, sino a nivel de poder interpretar adecuadamente palabras, gestos y exclamaciones propias de lo que podríamos llamar la *subcultura del hombre de mar*.

El *recién llegado* no puede además limitarse a interpretar lo que ocurre a su alrededor, sino que él mismo debe dar un salto para formar parte de lo que le rodea. Como dice Alfred Schutz en la obra citada, *el que hasta ahora era espectador, salta de la platea al escenario*. Con ello tendrá que ir forzosamente variando sus ideas preconcebidas y al interpretar lo que ocurre a su alrededor empezará a interpretarse a sí mismo. Se dará cuenta de que la cosa no es cómo el, desde su grupo de origen, creía que era.

El forastero necesitará un tiempo para hacerse al nuevo grupo, tanto más, cuánto más consolidado esté este último. Indudablemente, si se reúne en un barco a un amplio número de personas que embarcan por primera vez y que no se conocían antes, el concepto de forastero quedará más diluido.

Todas las pautas que para los miembros de un grupo son un elemento de seguridad,(son las reglas de juego y de significado, sobre los que se apoya su lenguaje y su relación) para el forastero constituyen un campo incierto, por el que debe moverse con prudencia y atención.

Hernández Izal ⁹⁸ comenta que sociológicamente hay tres canales conductores del proceso de

⁹⁸ ver (31) pp.66 y ss.

integración, que son el biológico, el afectivo y el mental.

Con respecto al canal biológico, dice Hernández Izal, que hay ciertos rasgos que definen al hombre de mar, como es una manera de andar, habituada a compensar los balanceos o cabeceos, una agudeza visual a distancia (sobre todo los de cubierta), una manera de encender el cigarrillo protegiéndose del viento, y en barcos pequeños, que se mueven mucho, una postura en la cama para mantener una posición estable y no salir despedido a causa de un bandazo... etc. A nivel de sueño, puede ser también el habituarse a no dormir de un tirón, sino en dos veces.

Una persona que lleva la guardia de 12 a 4, por ejemplo, se levanta por la mañana a las 10 o 10.30, come a las 11 (una comida normal: sopa, fideos, carne...). A las 12 entra de guardia hasta las 4 de la tarde. A las 6 cena y sobre las 8 se va a la cama, pues a las 11.45 de la noche tiene que levantarse para hacer la guardia de 12 a 4 de la madrugada. Esta persona tiene que partir por fuerza su sueño en dos, se habitúa a comer recién levantado y suele "desayunar" a medianoche.

Por otra parte, el marino puede llevar ese turno de guardia durante un viaje y cambiar a otro en el próximo. Si a esto le añadimos los desajustes de horarios que se producen al entrar a puerto, en que prácticamente toda la tripulación está de servicio, resulta que el marino adquiere una gran facilidad de adaptación a cambios de horas de sueño. Como compensación, tiene que, dentro del barco, con uno u otro horario, todo transcurre con mucha rutina.

El *recién llegado* tendrá que adaptarse a esa nueva manera de vivir, que poco a poco irá adoptando como propia.

En cuanto al aspecto afectivo, el *recién embarcado* buscará entablar un trato de amistad con los miembros de la tripulación, empezando por aquéllos que por carácter y por el rol que ocupan a bordo, le sean más próximos. El buscar la amistad individual le servirá de apoyo para irse integrando en el grupo social de la tripulación. Esa persona podrá servirle un poco de "intérprete", que le ayude a ir descifrando los códigos de significados ante los que se enfrenta. El nuevo tripulante buscará ser aceptado, como remedio ante la soledad y como búsqueda instintiva de la solidaridad.

Una persona puede elegir estar sola, como por ejemplo, un navegante solitario, pero el que

forma parte de una tripulación, si no está integrado en ella, si se siente marginado, vivirá un auténtico infierno, que puede derivar en graves problemas personales, en refugios en el alcohol y las drogas.

Finalmente, Hernández Izal nos habla de las maneras de pensar, y hace referencia al valor relativo que la gente de mar da al tiempo. De entrada, cuando el marino embarca, sabe ya que tiene ante sí unos meses, durante los cuales estará a disposición del barco. De esta manera, si el viaje entre dos puertos dura unos días más, o al llegar a un puerto hay que fondear, le afecta de manera distinta que al hombre de tierra. Es cierto que cuando el barco se aproxima a puerto, los tripulantes empiezan a vivir un cierto nerviosismo y si calculaban en que aquél día, después de cenar, saldrían a tierra y luego los dejan fondeados, esto supone una desilusión y un mal humor. Pero no lo es tanto por una cuestión de tiempo, como por una cuestión de las ganas de romper con la rutina y volver a contactar con la civilización. Una vez hechos a la idea de estar fondeados, ya no viene de un día, ni de dos. Asimismo, el hombre de mar está habituado a estar siempre disponible. Para él es normal que se requieran sus servicios aunque esté en sus horas libres, teniendo unos esquemas sobre el tiempo libre muy distinto del hombre de tierra. Por este motivo, en muchos puestos de trabajo en tierra el hombre de mar es valorado por esa disponibilidad.

El hombre de mar es también polifacético. Todo debe resolverse a bordo y hay que echar la imaginación que haga falta.

El marino desarrolla además una conciencia de ser "distinto". En la mar se dice que hay tres tipos de seres humanos: los vivos, los muertos y los marinos. Con ello se alude a la diferencia que hay entre el marino y el hombre de tierra. Esa diferencia, que frecuentemente es motivo de queja y sentimiento de marginación por parte de la gente de mar, es por otro lado como un callado orgullo.

Hay otras connotaciones como son la tendencia al autoritarismo (en referencia al esquema jerárquico mencionado), la confianza en los demás tripulantes (el que descansa confía en la profesionalidad de los que están de guardia) y su desconfianza en la gente que en tierra se supone debe velar por sus intereses

(sindicatos, asociaciones profesionales, etc.).

3.4 Posibles consecuencias personales de la vida a bordo

Cualquier actividad marca, de una u otra forma, al que la practica.

Solemos encontrar puntos en común entre personas que ejercen una misma profesión y de tal manera que esos nexos de coincidencia no sólo son debidos a la adopción de unos gestos o vocablos propios, sino de manera más profunda, a la manera en que la persona recurre a los medios sociales a su alcance para hacerse con la posición que por su profesión le corresponde.

Para analizar esta reacción, hay que tener en cuenta las presiones a las que se va a sentir sometido y las circunstancias en que se van a desarrollar. De ello podremos extraer unas claves para explicar ciertos tipos de comportamientos.

3.4.1 Mutilación del "yo"

Si establecemos aquí una comparación entre un barco, de una parte, y otras instituciones totales, como prisiones, cuarteles, institutos psiquiátricos, de otra, veremos que hay importantes diferencias. En este segundo grupo de instituciones, la persona que ingresa sufre una despersonalización, hasta se le despoja de su propia ropa, se le asigna un número, y lo que es peor, pierde la libertad de salir por propia decisión.

En un barco mercante esto no sucede realmente así. De entrada, como ya se ha dicho, el marino embarca por propia voluntad, una voluntad que puede estar más o menos condicionada por circunstancias de necesidad o incluso tradición familiar, pero que en cualquier caso llevan a la persona a tomar una decisión. El marino mercante establece con el naviero una relación contractual, fuera de la cual el empresario no posee ninguna facultad sobre el tripulante.

El marino mercante puede también rescindir su contrato cuando lo crea conveniente, aunque esté sujeto a que el barco se encuentre en puerto y normalmente a que haya transcurrido el tiempo por el cual fue contratado, salvo que asuma el coste económico que ello represente.

El marino mercante conserva su ropa y, dentro del barco, es dueño de hacer lo que quiera en

sus horas libres y más si está en puerto. Como además las tripulaciones de los barcos mercantes no son numerosas (lo máximo es en los barcos de pasaje en donde pueden ser dos- o trescientos), no se asignan números, ni fichas a los tripulantes.

No hay, finalmente un ánimo de hacer romper al marino con su mundo como lo puede haber en una academia militar, no hay un interés de "domesticar" ni de "aborregar" a la gente. El naviero quiere que el barco funcione y en consecuencia exige que la tripulación garantice ese funcionamiento. En todo caso, el naviero se interesa muchas veces por el bienestar del tripulante en aras a un mejor ambiente a bordo que redunde también en un mejor rendimiento de la persona.

Es importante esta diferenciación porque otra cosa sería crear confusión.

Sin embargo, sí se produce un ruptura entre el mundo del tripulante y el exterior, y en este sentido, el "yo" sufre una mutilación.

Podríamos hacer referencia aquí a la famosa frase de *Ortega y Gasset*: "*Yo soy yo y mis circunstancias*". Forman parte del *yo* el entorno familiar y social, los hábitos, el clima, la comida, etc., es decir, todo aquello que permite a la persona reconocerse a sí misma, como si se mirara ante un espejo. Una persona, cuando es *trasplantada* tiene la sensación de haber perdido de alguna manera su identidad. Esto supondrá de una parte la necesidad que sentirá de hallar unos nuevos puntos de referencia que le permitan nuevamente sustentarse. Pero de otra parte, si el lugar en el que se encuentra tiende a una homogeneización colectiva y a un atenuar las características individuales, se encontrará en una búsqueda de algún resquicio que le permita, en una u otra circunstancia, sentirse distinto a los demás.

Veamos qué aspectos pueden incidir en esa *mutilación del yo*, en un barco mercante.

El uniforme en la marina mercante se usa poco, con excepción de los barcos de pasaje. El uniforme es una prenda que, de alguna manera, quita cierta personalidad al individuo, que lo "uniforma" dentro de una colectividad. Claro que en el caso de la oficialidad, normalmente no será considerado con desagrado, sino más bien como una distinción. En el caso de los subalternos esto ya varía y como será además más visto como una ropa de trabajo, su uso en algunos casos podrá

ser considerado como una pérdida de la propia personalidad.

El espacio íntimo, de que hablaremos más adelante, puede ser causa de mutilación del "yo", cuando falta. Una persona necesita un espacio, por pequeño que sea en el que se pueda sentir en intimidad, donde nadie pueda entrometerse, donde sea dueño de hacer lo que le apetezca, donde pueda estar solo consigo mismo.

Aunque cada vez menos, hay todavía barcos en los que los camarotes son compartidos. En el caso de los barcos de pasaje, hasta no hace mucho llegaban a compartir 8 personas un camarote. ¿Qué intimidad tenían esas personas?, ¿qué lugar donde poder sentirse en paz su propio "yo"? Ese espacio en donde se tiene además unas fotografías, unos adornos, la posibilidad de oír una música, etc. es necesario para sentirse mínimamente dueño de sí mismo.

Esos marinos mercantes que tienen que compartir el camarote, sufren, en ese aspecto una mutilación del "yo". Esto será aún más notorio, cuando se deba compartir el camarote con personas de otra raza, con otras costumbres, a lo mejor un fumador junto a un no fumador, o bien la compañía de alguien sucio.

Otro aspecto *mutilante* puede darse cuando un tripulante se sienta poco respetado o incluso maltratado. En toda actividad laboral puede ocurrir que un superior desconsiderado haga sentir humillado a un empleado, pero en la mar, esa posibilidad se extenderá a las horas libres, pues como dijimos al hablar de la *persistencia de roles*, la relación derivada del rango profesional persiste en las horas de descanso, las 24 horas del día.

Por otra parte, el tripulante, si a pesar de ver cambiadas sus circunstancias y con ello algo de sí mismo, encuentra un lugar en esa nueva comunidad, se enfrentará ante una situación que puede ser experimentada de manera positiva y negativa a la vez. De manera negativa, al llegar a un puerto, la persona queda identificada ante el exterior como tripulante del barco "x". Así lo dice el pase que en muchos puertos recibe para bajar a tierra. O cuando un tripulante coincide a bordo con compañeros con los que no congenia, personas con las que por razones culturales, sociales, etc. no se siente a gusto, ese sentido de pertenencia a una tripulación puede hacerle sentirse como

degradado.

Sin embargo, el aspecto positivo es que al estar lejos de su hogar, de su mundo, al andar por puertos lejanos, o simplemente navegando en la mar, la persona necesita, incluso desde el punto de vista afectivo, sentirse miembro de una comunidad, como medio de vencer el sentimiento de soledad.

En mi propia experiencia he comprobado cómo al estar lejos de los familiares y amigos existe una necesidad de hallar algo que se parezca a una familia. Por esto, en viajes largos, la vida de tripulación es más intensa, más estrecha, por la necesidad de mutuo apoyo de los propios tripulantes.

3.4.2 Ruptura de la relación habitual entre el individuo actor y sus actos

Una persona lleva a cabo una serie de actos, de los que es dueño y de los que necesita sentirse dueño. Estos actos a veces son una mínima expresión, como cuando una persona masculla entre dientes o pone mala cara, ante algo que la contraria, pero que no se atreve a rechazar abiertamente. Esto puede ocurrir en un lugar de trabajo, o ante cualquier persona que ostenta una autoridad.

En una institución total esto puede dar lugar al llamado efecto "*looping*", de tal manera que una manifestación de desagrado, por discreta que sea, puede dar pie a una reacción que empeore aún más la situación. En la disciplina militar, un gesto puede motivar que un superior se ensañe con un subordinado o incluso, el conocimiento de un "punto flaco" de un soldado, ser aprovechado por sus superiores para someterlo a disciplina.

En un barco mercante, sobre todo hoy día, esto no se puede decir que sea así. Especialmente en los barcos con bandera europea o de otros países desarrollados, la fuerza de los sindicatos adquiere más significado que los restos de disciplina militar que puedan quedar a bordo.

Distinto puede ser en los barcos con tripulantes del Tercer Mundo, sobre todo, cuando el capitán y varios oficiales son europeos, tienen unas condiciones laborales muchísimo mejores que los demás tripulantes y sus palabras son aceptadas incondicionalmente por el armador del barco,

incluso a veces por las autoridades portuarias.

Este fenómeno se puede dar también con capitán y oficiales del mismo país, cuando, sin embargo, el armador concede a aquéllos un trato especial para que le ayuden a mantener "a raya" a la tripulación.

Hay que tener en cuenta además que, sobre todo el capitán, tiene que hacer méritos ante el armador para que éste le mantenga en el cargo y que por otra parte, es el representante del armador a bordo por lo cual, según el Derecho Marítimo, tiene ciertas prerrogativas de autoridad civil, para hacer frente a situaciones de emergencia.

Estas prerrogativas, que en un barco mercante, p.ej. español, en el caso de utilizarse deberán ser justificadas y que en caso contrario, puede dar lugar a exigir responsabilidades al capitán, en un barco del Tercer Mundo, dan mucho más amplio margen de acción al capitán.

El tripulante puede verse sometido a situaciones de humillación y de abuso. Puede ser, p.ej., el caso de un capitán que mandaba a un oficial hacer trabajos propios de marinero.

En otros casos, cuando una tripulación ha protestado por salarios debidos y no cobrados y han amenazado con declararse en huelga, el capitán ha presentado en puerto denuncia de motín y ha conseguido la repatriación de los individuos que le resultaban incómodos en la tripulación, que de esta manera eran repatriados

y entraban en la lista negra de los que no volverían a embarcar.

(En algunos países orientales, la repatriación por delito de sedición está castigado con la pena de muerte.)

La credibilidad que por su función tiene de entrada el capitán ante cualquier autoridad portuaria y la dificultad de estos marineros en demostrar cualquier abuso por parte del capitán o del propio armador, hace que estos hombres muchas veces vivan con temor y que no se atrevan a plantear sus reivindicaciones por miedo a las represalias que ello puede suponer y ante las cuales estarán frecuentemente indefensos.

En muchos de estos casos el capitán tiene gente que le apoya, muchas veces para "hacer

méritos", otras veces por coincidir gente de distintas nacionalidades y formarse subgrupos.

El resultado será que el marinero muchas veces tendrá que callar y ocultar su manera de pensar y renunciar a reclamar lo que cree es justo.

Esta situación puede sufrirla también el capitán. Puede suceder que a bordo haya un subgrupo de poder que hagan al capitán temer por su propia vida. Esto puede suceder en barcos pequeños, viejos, que hacen línea por países de África, p.ej., con tripulantes que cobran poco pero hacen andar el barco y donde el hecho de que un tripulante, sea capitán o sea marinero, desaparezca en una travesía, es considerado como un accidente sin mayor trascendencia.

Estos son, por supuesto casos extremos. Sin embargo, otros casos de menor gravedad, o los expuestos de reivindicaciones frustradas por miedo a represalias, son lamentablemente muy frecuentes.

En cualquier caso, en un barco, especialmente en la mar, el tripulante tiene que aguantar muchas veces situaciones que le desagradan, procurando pasar desapercibido o simplemente evitando como sea conflictos que sólo le complicarán la vida a bordo.

Si una violencia o situación tirante es desagradable en un trabajo en tierra, en la mar lo es más, pues allí no hay cambio de ambiente, ni de rol, cada uno sigue siendo lo que profesionalmente es durante todo el día y cada uno se encuentra al que le cae mal x veces al día.

En un barco existe una cierta potestad por parte del capitán, delegada en los oficiales, de imponer ciertas sanciones, según la infracción cometida por el tripulante. Estas faltas dan lugar a distintos tipos de sanciones que pueden llegar al despido o a la entrega del tripulante a la autoridad correspondiente cuando se trate de la comisión de un delito.

En cualquier caso, lo que aquí nos interesa es el hecho de que el tripulante en muchos casos sentirá que tiene sobre sí una autoridad contra la que no cabe réplica (por lo menos en el presente) y sobre todo si es un tripulante joven y sin experiencia, que embarca por primera vez de marinero o engrasador, podrá encontrar, no ya en el capitán o en los oficiales, sino muchas veces por parte del conmaestre o calderero (maestranza), órdenes que lo condenen siempre a hacer los trabajos

menos agradables.

Finalmente, un tripulante que por cualquier motivo caiga mal entre sus compañeros puede verse condenado a un aislamiento que haga realmente dura su estancia a bordo.

El tripulante que por alguno de estos motivos se siente marcado por sus superiores o incluso por sus propios compañeros, no dispone de la compensación de ir a su casa e intentar recuperar allí el dominio sobre su persona y sentirse relajado con las personas que quiere, sino que está las 24 h. del día de una u otra manera sometido a una disciplina laboral.

Las instituciones totales y, según lo visto podemos incluir en cierta manera al barco mercante, "*...desbaratan o violan precisamente aquellos actos que en la sociedad civil cumplen la función de demostrar al actor, en presencia de los testigos ocasionales, que tiene cierto dominio sobre su mundo, que es una persona dotada de la autodeterminación, la autonomía, y la libertad de acción propias del adulto.*"⁹⁹

El no poder manifestarse como uno desea, la posibilidad de ser objeto de burlas, el sentir que tiene las 24 h. una autoridad a la que debe respeto y obediencia, merman o quitan la posibilidad de un tripulante de poder sentirse dueño de si mismo.

Un factor importante, posiblemente el que más, sea la sensación que tiene el tripulante de la falta de libertad para abandonar el barco. Esto es obvio en alta mar, pero también se da en puertos extranjeros, porque si desembarca antes de corresponderle, tendrá que pagarse de su bolsillo el pasaje de regreso y eso, siempre y cuando el barco se quede con suficientes tripulantes y se le autorice a desembarcar.

3.4.3 Respuesta del tripulante ante su situación a bordo

Goffman¹⁰⁰ dice que en las instituciones totales pueden darse distintos tipos de reacción por parte de los internos ante la situación en que se encuentra.

⁹⁹ ver (1) p.53

¹⁰⁰ ver (1) pp. 70-73

Una de ellas es la que llama la " *regresión situacional*" y dice: " *el interno retira su atención aparente de todo cuanto no sean los hechos inmediatamente referidos a su cuerpo, que ve en una perspectiva distinta a la de los otros que están presentes. La abstención drástica de toda participación activa en la vida de relación, se da en su forma más pura en los hospitales psiquiátricos, donde se la conoce bajo el nombre de regresión*".

En la mar, cuando un tripulante lleva meses a bordo y sobre todo en barcos que como los petroleros o algunos portacontenedores están sólo horas en puerto y además, frecuentemente en terminales que quedan excesivamente lejos de cualquier centro urbano, se produce a veces un desinterés progresivo que lo encierran en sí mismo. La falta de renovación de estímulos en largas travesías de ver sólo mar y mar y además siempre las mismas caras e intercambiar las mismas palabras y, encima, si la tripulación es muy reducida, el pasar largas horas solo, pueden crear en el tripulante un desinterés por todo lo que no sea su actividad diaria y sus propios pensamientos.

Una segunda actitud sería, según Goffman, la *línea intransigente*. El interno se enfrenta a la institución con un desafío deliberado y se niega a colaborar con el personal. Según Zurcher¹⁰¹, en los barcos, el intransigente es el que vocifera contra el barco y contra todo y se da la paradoja de que frecuentemente estas personas llegan a involucrarse profundamente en la institución total.

En los barcos se observa frecuentemente la postura de desagrado, de reniego contra la propia profesión. Al mismo tiempo, se observa cómo muchos de éstos llegan a encontrar en la situación que detestan, un motivo para autovalorarse por la vida dura que llegan a soportar. Pueden alzar reproches a la naviera y a toda la sociedad con la cabeza en alto. Se permiten el menospreciar a aquéllos que duermen calentitos cada noche en su casa, aunque digan que esos saben vivir y no los que navegan.

Otra "táctica" según Goffman es la " *colonización*", que consiste en que el establecimiento o institución significa para el interno la totalidad del mundo. El barco es para el tripulante, cuanto menos en alta mar "la totalidad del mundo" y dentro de él intentará construir una vida lo más

¹⁰¹ ver (50)

placentera posible buscando el máximo de satisfacción que pueda conseguir. El tripulante que se sienta realmente a gusto a bordo, sin embargo, a veces lo disimulará parcialmente, pues lo "normal" es hablar de poder salir cuanto antes de esos cuatro mamparos y marcharse de vacaciones o encontrar un trabajo en tierra. De aquél tripulante que manifiesta poco ese deseo de dejar la mar se dice que es un caso perdido. De todas maneras y, a pesar de quejarse de la vida a bordo, muchos marinos se muestran en su comportamiento a gusto a bordo y de la rutina de la vida de mar llegan a adquirir unos hábitos que luego no siempre serán fáciles de perder.

Joseba Beobide¹⁰² explica el caso de un pescador de altura que no tenía familia y que cuando el barco llegaba al puerto base, después de 6 u 8 meses de campaña, mientras los compañeros se disponían a disfrutar a tope de las semanas de vacaciones que les correspondieran, él buscaba inmediatamente otro barco en el que embarcar. Mientras navegaba estaba tan solo o tan acompañado como cualquier otro y, entonces se sentía un miembro más de la tripulación. En tierra, cuando todo el mundo tenía una familia con la que reunirse, él se sentía realmente marginado.

Otra forma de adaptación al ambiente, presentada por Goffman es la "*conversión*". Dice : "*mientras el interno colonizado construye para sí, con los limitados recursos a su alcance, algo parecido a una comunidad libre, el converso toma una orientación más disciplinada, moralista y monocroma, presentándose como aquel con cuyo entusiasmo institucional puede contar el personal en todo momento.*" El tripulante "colonizado" se siente a gusto en un barco, a pesar de las deficiencias, pues en él desarrolla una vocación, una afición, vive en un mundo que es el suyo o que ha hecho suyo.

El "tripulante converso" decide entrar en una dinámica, porque adaptándose a ella, complaciendo a los que la dirigen u organizan, vivirá mejor. Aceptará que en el barco hay personas que tienen una autoridad y adaptará su actuación a bordo a esa realidad, buscando no enfrentarse con nadie.

En un barco, como en la mayoría de instituciones totales, el interno (o tripulante, en este caso) desarrollará normalmente una táctica pragmática, en la que se darán una mezcla de ajustes

¹⁰² Beobide J. "*La soledad del marino*" VIII Jornadas de la Gente de Mar. Barcelona 1.993. Ponencia

secundarios, conversión, colonización y lealtad al grupo.

Esto puede dar lugar también a un doble juego, en el sentido de manifestarse de una forma cuando está entre los que son sus iguales y de otra cuando está con los que son sus superiores.

La mayor o menor facilidad de adaptación al barco dependerá también del tipo de vida que llevara anteriormente el tripulante. Hay algunos para los cuales el camarote resultará desagradable por las vibraciones, los ruidos, la falta de ventilación a veces, lo limitado del espacio y para otros, que procedan de unas condiciones de vida bajas, representará el paraíso.

Con todo, y aún cuando el barco pueda considerarse como una institución total y podamos encontrar muchos puntos de conexión con cárceles, hospitales, centros psiquiátricos, etc., hay siempre un punto importante de diferenciación y es que en última instancia, el tripulante ha embarcado por su propia voluntad y está sujeto por un contrato laboral, que en el peor de los casos, pasado el período de embarque previsto le deja en libertad para volver a embarcar o quedarse en tierra.

3.5 El espacio íntimo a bordo

Para el desarrollo de su vida íntima el tripulante tiene en primer lugar su camarote.

El camarote es un espacio reducido, en el que cabe justo una cama, una mesa, una silla, un armario y un pequeño lavabo.

Los camarotes crecen a medida que sube la categoría profesional, aunque suele haber una clara distinción tanto en tamaño como en acabados entre los de subalternos y los de oficiales.

Capitán, jefe de máquinas y 1er.Oficial suelen tener un despacho adicional para trabajar. El capitán tiene muchas veces una salita para recibir visitas, especialmente en puerto.

En barcos modernos cada tripulante tiene su propio camarote. En barcos más viejos, sobre todo de pasaje, hay camarotes compartidos.

En el camarote el tripulante encuentra su reducto íntimo. Es el lugar en el que puede poner la foto de un ser querido, colgar un póster que le gusta, un banderín, recuerdo de un puerto, sus objetos

personales, libros, ropa, etc. Hay quien tiene a lo mejor una planta, flores artificiales, o algún pequeño animal, como un pajarito, algún pez, etc. También tendrá a veces una pequeña despensa, alguna lata o algunas galletas de su tierra, una botella de licor, tabaco, etc. Es decir que, de una u otra forma, según cada cual, el camarote será algo suyo, un reducto en el que se podrá sentir él.

Visitar a otro tripulante en su camarote es un poco como entrar en la casa de un vecino. Se pide permiso y cuando se es invitado a entrar, es habitual verse obsequiado con un cigarrillo, una cerveza, una copa...En un camarote surgen las conversaciones privadas, se enseñan fotos de la esposa, de los hijos, se muestra lo que se compró en el último puerto. El anfitrión desea sentirse como quien acoge a alguien en su propia casa. Rechazar la cerveza o el cigarrillo, puede parecer descortés.

Los lugares comunes son básicamente los comedores y las salitas de estar.

La hora de la comida es una hora de expansión, de charlar, de sentirse miembro de una comunidad. Después de las comidas, en las horas libres, el mismo comedor o la salita será lugar para jugar a las cartas, ver algún video, o simplemente charlar.

La popa, con buen tiempo, es también lugar en que los tripulantes charlan, toman una cerveza y pasan el rato.

La cubierta, en general, con buen tiempo, es lugar apropiado para "estirar las piernas" y a veces incluso "hacer algunas carrerillas".

Algunos barcos grandes y modernos, como por ejemplo los superpetroleros, llevan a veces piscina, gimnasio y sala de juegos. Hoy día se incorporan los videojuegos.

El tripulante necesita, sin duda, lugares de esparcimiento, y es importante que, dentro de lo encerrado que está, disponga del máximo espacio posible.

El espacio íntimo no será pues, simplemente el reducto en que pueda estar solo, sino también, todos esos espacios en los que, junto con los compañeros, pueda disfrutar de una sensación de estar en casa.

Navegando por altas latitudes, con frío y tal vez lluvias, entrar en un habitáculo cálido, reunirse con un par de compañeros a tomar un té o un café, proporcionarán al tripulante una sensación de intimidad.

Por otra parte, y como ya se ha comentado, en los barcos modernos, con buenas comodidades objetivas, pero con un número reducido de tripulantes, falta a veces ese ambiente acogedor.

3.6 El ocio del tripulante

Si observamos la distribución de trabajo en la mar veremos que, en navegación, en un barco suficientemente tripulado, se cumple aquella "distribución perfecta del tiempo": 8 horas para trabajar, 8 horas para ocio y 8 horas para dormir.

En la mar, para ir del camarote al lugar de trabajo, no hay que tomar autobuses, en un par de minutos te trasladas de una parte a otra del barco. Lo que puede ocurrir es que aparte de las guardias (turnos de 4 horas) o de los trabajos que se tengan encomendados, el tripulante se vea obligado a hacer horas extras.

En cualquier caso, en un barco mercante, en plena navegación suele haber horas para el ocio.

¿Cómo transcurren las horas de ocio? El marino, aparte de las horas que realmente dedique a dormir, pasa muchos ratos también echado en la cama leyendo una novela o una revista.

Esto va ligado al hecho de que el marino no siempre puede dormir un número suficiente de horas seguidas y entonces pasa adicionalmente unas cuantas echado, aunque no duerma.

El que no tiene que hacer guardia o trabajar, suele dedicar las horas del mediodía preferentemente a sestar. Cuando más animación se suele ver a nivel de conversación y alguna actividad lúdica común es después de la cena (se suele cenar a las 18 h.),

Es el tiempo de las partiditas o de ver una película.

En el año 1982 Francesc Larrauri y Jesús Carbajosa¹⁰³, psicólogos y pilotos de la marina mercante, realizaron un estudio sobre el ocio en 42 barcos españoles.

¹⁰³ Larrauri, F. y Carbajosa, J. "El ocio en la mar", Centre de recerques i estudis marítims (CREM). Barcelona, 1982

Al analizar la importancia del ocio, dicen: *El ocio es la actividad libre en que el hombre contempla el valor de la realidad, y sin afán utilitario alguno, sin tener que someterse a las reglas del esfuerzo útil, deja que las cosas sean lo que son, las saborea y se enriquece desinteresadamente con ellas.*

...Ocio no es sin más descanso, ya que descansar es interrumpir el trabajo para reponer fuerzas y poder trabajar otra vez. Ocio no es diversión, porque divertirse es olvidarse de sí. Ocio no es descanso ni evasión de nada, sino fruición y apertura a todo. Ocio es lo contrario de "necotium" (trato utilitario con las cosas). Ocio en definitiva es posesión contemplativa y enriquecedora de la realidad.

Sin duda, ofrecen una idea muy elevada de ocio, que se acerca casi a una contemplación mística. Estoy plenamente de acuerdo con la importancia de esa *"posesión contemplativa y enriquecedora de la realidad"* y pienso que en un barco mercante, durante una travesía larga y tranquila hay lugar y ocasión para ello. Otra cosa es si cualquier persona tiene una disposición intrínseca y/o educativa, para vivir ese concepto de ocio.

Con todo, es de resaltar esa diferencia entre ocio y negocio, así como entre ocio y descanso. Creo que podríamos decir de manera sencilla que una forma de ocio es *disponer libremente de un tiempo para hacer lo que a uno le apetece.*

El ocio, expresado de una u otra forma, es sin duda fundamental en la vida de la persona y especialmente en un ámbito en el que como hemos visto anteriormente, se da una persistencia de roles profesionales a lo largo de días, semanas y meses.

Cuando hace muy mal tiempo, cuando el tripulante, fuera de su tiempo de trabajo no sabe cómo ni donde ponerse y tiene que acabar echado en la cama, o cuando el exceso de trabajo, priva de ese rato, no ya para dormir, sino para sentirse dueño de su propio tiempo, la sensación de cansancio, de asqueamiento y de desmotivación crece rápidamente.

En este sentido es en los grandes barcos de pasaje, donde precisamente los pasajeros van buscando un ocio, un vivir con tranquilidad la hora y el minuto, donde los camareros sobre todo,

llevan frecuentemente unos horarios de 14 y 15 horas diarias.

Y, a veces, todo comprendido en un sueldo ridículo. Y además con la necesidad de mostrarse muy amables porque sino no habrán propinas y además pueden perder el empleo. Esto es lo que ocurre en grandes transatlánticos con tripulaciones de los lugares más insólitos del planeta.

Dicen también Larrauri y Carbajosa: *El hombre es un animal de ocio porque lo necesita para vivir, para ser biológicamente viable... El ocio es a la vez una nota esencial de la conducta humana en tanto que humana...El ocio puede conferir sentido al trabajo, pero el mismo no puede ser asumido personalmente sin el trabajo...*

Es evidente la necesidad del ocio en el equilibrio psíquico de la persona, como lo es el trabajo. Falla ese equilibrio en el que tiene todas las horas vacías y nada que hacer en todo el día, y falla en el que carece del más mínimo tiempo disponible para sentirse mínimamente dueño de sí.

¿Cómo llenan los marinos el tiempo libre, cómo desarrollan su ocio? En los barcos hay personas muy dispares, tanto por nivel cultural, como por caracteres, aficiones y gustos. Sin embargo, vamos a hacer referencia a la encuesta pasada en el año 1982 por Larrauri y Carbajosa. A bordo de 42 barcos se pasaron las tres preguntas que siguen, obteniéndose las correspondientes respuestas.

Los resultados fueron los siguientes:

A) *Pregunta: ¿qué hace en el tiempo libre?*

Respuesta:

En la mar, un 86% dedicaba el tiempo libre a reunirse con los compañeros y beber, un 12% lo dedicaba a leer y un 2% a estudiar.

En puerto, un 86,7% empleaba el tiempo libre en salidas de diversión y un 13,3% en salidas culturales.

B) *Pregunta: ¿qué le gustaría poder hacer?*

Respuesta:

En la mar, un 72% desearía realizar actividades culturales, un 14,7% deportes y juegos recreativos y un 13,3% no contestaba.

En puerto, un 53,3% habría deseado actividades culturales, un 26,7% diversiones y un 20% no contestaba.

C) *Pregunta: ¿Por qué motivo no lo hace?*

Respuesta:

En la mar, un 70,6 % alegaba falta de medios (materiales y humanos), un 16,1% alegaba falta de voluntad y un 13,3% no contestaba.

En puerto, un 63,3% alegaba falta de medios (materiales y humanos), un 13,3% falta de voluntad y un 23,3% no contestaba.

Si hacemos un poco de análisis de estos resultados, y aunque sería ilustrativo conocer el tipo de barco, las rutas y cómo se distribuían los encuestados por nivel profesional, podemos extraer las siguientes conclusiones:

Una gran mayoría pasaba el tiempo libre, de la manera inicialmente más fácil: charlar y beber en la mar y divertirse sin gran esfuerzo mental en los puertos.

Una mayoría importante, aunque algo menor, asegura que desearía hacer algo con un poco más de contenido, más en una línea cultural.

Y la razón para ese desfase entre lo que hacían y lo que les habría gustado hacer, es la falta de medios.

Cuando un barco va a estar dos o tres días en un puerto, hay quien se preocupa por conocer lo que hay allí de interesante y se dedica a hacer un poco el turista durante las horas libres. Si el tripulante en cuestión ha estado muchas veces en ese puerto, posiblemente dedique su tiempo libre a "estirar las piernas", a dar un paseo y vivir por unas horas el ambiente de una ciudad.

En esas mismas circunstancias, otros limitan sus intereses al primer grupo de bares que hay cerca del puerto.

En el fondo, a todo el mundo le agrada ofrecer una imagen de cierta cultura. Por eso, pienso que en la respuesta de que desearían llenar su tiempo libre con actividades más culturales, puede haber un deseo de "quedar bien", lo cual lo corrobora el hecho de dar como razón la falta de medios

humanos o económicos.

Claro está que si es en un país extranjero, un subalterno que tal vez no habla más idioma que el suyo, tendrá más dificultades para entenderse que un oficial que se defiende en inglés y que además posee una formación que le facilita el acceso a muchas de esas actividades. Con todo, hay que decir que muchos oficiales, optan también por lo fácil. Esta tendencia a no sacar el provecho adecuado del tiempo libre, tiene además otra causa importante: la escasez de estímulos.

La cultura debe cultivarse, es un proceso que va "abriendo el apetito" a asimilar nuevos conocimientos y que además va haciendo valorar las cosas de otra manera. La vida de mar es pobre de estímulos.

Durante días y días se habla con un grupo reducido de personas, las noticias que llegan son las que se reciben a través de la radio, pero normalmente de una manera escueta. Las horas libres hay que organizárselas con lo que hay a bordo. En tierra, al salir del trabajo uno puede encontrar salas de conciertos, centros deportivos, centros culturales, teatro, cine, o simplemente una reunión en casa de un amigo. La sociedad de tierra está suficientemente diversificada para que mientras yo me dedico a escribir a máquina en una oficina, al salir me encuentre con una oferta más o menos amplia de posibilidades para llenar mi tiempo de ocio. En la mar, "hay que montárselo". Por supuesto que se pueden organizar campeonatos de dominó o de damas, o de ajedrez, o se pueden reunir varios aficionados a la música y hacer un pequeño grupo. Lo que ocurre es que eso hay que organizárselo uno mismo, hay que tener una iniciativa especial.

Y cuando una persona está cansada de mar y tal vez está de poco humor y pensando en cuanto le falta para volver a casa, no es tan fácil crear esas situaciones para que el ocio que nos gustaría, sea también el que disfrutamos.

Hoy día, los barcos suelen llevar video y por tanto, tienen la posibilidad de ver películas. Sin embargo, es muy distinto verlas ante un televisor, y en una sala donde hay a lo mejor 7 u 8 personas que, aparte de mirar, conversan, que como hace 20 años, cuando en algunos barcos había máquina

de proyectar cine. En cada viaje se embarcaban varias películas, y las sesiones reunían a toda la tripulación, en un ambiente mucho más atractivo, que ante un televisor. El montaje, la sábana grande en la pared, las luces pagadas y el carácter festivo que representaba que en un cierto día hubiera cine, le daban un sabor muy especial; el día de cine era un día de fiesta. He visto marinos fuertes y curtidos llorando ante una película dramática, en medio de un silencio sepulcral o riendo a mandíbula batiente, cada uno más fuerte que el otro, por una escena cómica.

Un aspecto importante del ocio es la ilusión. Dicen Larrauri y Carbajosa, que el valor del tiempo libre está cada vez más, no en su posesión, sino en su apetencia. Esto me sugiere la importancia de la ilusión. Cualquier actividad lúdica, cuando se prepara con ilusión, es confortadora, aporta una compensación al esfuerzo o a la presión del trabajo.

La partidita de cartas, varias veces mencionada en este trabajo, puede ser un auténtico festival. Si la gente se reúne con ganas, si se anima con un ambiente de disfrute y de amistad, puede ser una auténtica maravilla.

La actividad de tipo más cultural será importante para el crecimiento general de la persona. En un barco de carga, en navegación larga, hay horas para estudiar, para cultivar alguna afición intelectual, el problema está en que hay menos recursos de apoyo, menos personas con quienes compartir esa actividad y entonces puede convertirse en un elemento aislador.

Para una convivencia agradable en un barco, es importante la participación de los tripulantes en actividades lúdicas compartidas. Si en el tiempo libre cada uno se encierra en su camarote, el peso de la soledad y la incomunicación va haciéndose más grande y los tripulantes pierden la sensibilidad hacia esa pertenencia a una familia común.

Algo semejante ocurre en puerto. Es importante practicar las visitas culturales, pero también que sean compartidas. Si un marino se dedica a recorrer solo las calles de una ciudad, verá cosas tal vez nuevas, pero seguirá estando tanto o más solo que en la mar. Por eso es importante, la actividad de los centros para los marinos *Seamens' Center, Stella Maris, etc.*, que suelen ofrecer actividades de deportes, juegos o excursiones, pero en grupo.

Dentro del apartado del ocio, hay un artículo interesante de Ronald Hope ¹⁰⁴ que nos refleja la importancia de la actitud del capitán en el ambiente a bordo. Cuenta que en 1.952 embarcó como asesor en un petrolero de BP de 28.000 tons. con una tripulación de 40 hombres. A bordo no había cine, ni video, ni piscina, ni aire acondicionado...la tripulación podía beber hasta dos cervezas al día, si el capitán lo autorizaba.

Viendo que a bordo había un ambiente muy aburrido, le sugirió al capitán organizar algo. El capitán parece que se mostró algo escéptico, pero aceptó. Se organizaron campeonatos de dardos, de cartas, partidas de cricket en cubierta, etc.

El capitán participó y fue eliminado en la primera eliminatoria de dardos por un engrasador. La participación del capitán en el juego o como árbitro, fue una de las razones del éxito alcanzado, pues se consiguió un auténtico espíritu de equipo.

El mismo Hope embarcó después en otro petrolero similar y propuso algo similar a su capitán. Este le contestó: *Ellos no quieren nada conmigo y yo no quiero nada con ellos*. El capitán autorizó a Hope a organizar concursos y competiciones, pero no tuvieron apenas éxito. Hope lo atribuyó a la no participación del capitán.

Hope explica en su artículo el importante papel que tiene el capitán en la vida de a bordo, considerando al mismo tiempo que no es necesario que sea él mismo el que organice cosas, pero sí que las aliente. Con la colaboración del radiotelegrafista, se puede redactar un diario a bordo, que sirva para poner un poco de salsa en la vida cotidiana. Otro aspecto importante es que el capitán sepa los nombres de los tripulantes. Cita el caso de un capitán que el día de su cumpleaños invitaba a toda la tripulación a tomar una copa.

Personalmente, he experimentado lo que significa celebrar fiestas con toda la tripulación. A bordo del bulkcarrier *Lujua*, en donde hice parte de mis prácticas de alumno de náutica, teníamos un capitán vasco, ya cercano a su jubilación, que daba una gran importancia a las fiestas. El día de su cumpleaños hubo comida especial para toda la tripulación y posteriormente (era domingo) hubo

¹⁰⁴ Hope, Ronald. "Spare time at Sea", The Marine Society

cantoreo y fiesta hasta cerca de la hora de la cena.

Con el mismo capitán celebramos en la mar navidad y nochevieja y en ambos casos, la fiesta duró hasta altas horas de la noche. Los que estaban de guardia eran relevados para poder participar. Recuerdo como un detalle especial, una "comba" bailada en fila, cogidos unos a otros, que partiendo del comedor de oficiales, pasó a los de maestranza y subalternos, formando al final una serpiente formada por prácticamente toda la tripulación. De esta manera, incluso en la Nochebuena, nadie se sintió sólo. Cada uno se acordaba seguro de su familia, pero nadie pudo sentirse solo, ni aislado.

Hope critica la mentalidad de muchos capitanes que sólo se preocupan por la eficiencia del trabajo de su tripulación y no por la calidad de su ocio. Y esto, considera Hope, es un grave error, dado que el que no tiene un tiempo libre enriquecedor, distraído y ameno, es más propenso a caer en la bebida, las drogas, a dormirar, y esta persona, no está después en las mejores condiciones para desarrollar eficientemente un trabajo.

Esta problemática del ocio en la mar, se agrava en el caso de las tripulaciones reducidas, pues si consideramos una tripulación de 12 personas, de las cuales 4 están de guardia, 4 durmiendo para poder hacer luego guardia y de las 4 restantes, 2 no tiene ganas de hacer nada, los dos que quedan, tampoco se verán motivados a organizar nada especial.

El ejercicio físico es importante. Algunos barcos llevan gimnasio, aunque también para eso hace falta un cierto grado de fuerza de voluntad, o bien, una actividad realizada en común, que anime a la gente.

3.7 La comunicación con los de más tripulantes; la importancia del lenguaje

La expresividad humana puede objetivarse, es decir, manifestarse de forma que tanto el que la produce como el que la recibe puedan interpretarlo de una forma común.

Hay expresiones, como puede ser el aspecto facial de una persona o el tono de su voz que denotan un estado de ánimo o una actitud, como puede ser el enfado, la ira. Estos gestos tienen

simplemente un valor en el momento en que se producen. Ahora bien, si además de unos gestos o voces, una persona, por ejemplo, lanza un cuchillo a otra y éste se clava en una pared, ese cuchillo, clavado en la pared, adquiere por sí mismo un simbolismo objetivo de ira, de violencia.

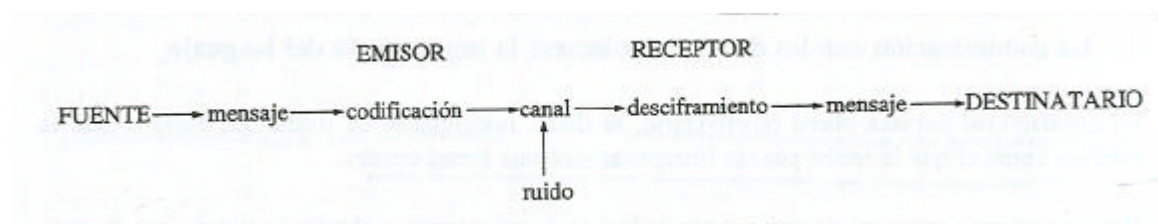
El ser humano produce signos objetivables que sacados del contexto y del momento en que se produjeron, conservan un sentido objetivo, para el que de hecho han sido creados.

*El lenguaje es el sistema de signos más importante de la sociedad humana... No se puede hablar de lenguaje cuando gruño o aúllo o abuceo, aunque estas expresiones vocales son capaces de volverse lingüísticas en tanto se integren dentro de un sistema de signos accesibles objetivamente. Las objetivaciones comunes de la vida cotidiana se sustentan primariamente por la significación lingüística...Por tanto, la comprensión del lenguaje es esencial para cualquier comprensión de la realidad de la vida cotidiana.*¹⁰⁵

El lenguaje tiene unas pautas a las que cuando yo hablo debo ceñirme y que yo tengo en cuenta a la hora de interpretar a los demás. A través de él, yo puedo comunicar mi subjetividad a un interlocutor y al mismo tiempo el lenguaje me permite palpar mejor mi propia subjetividad. Es decir, cuando yo expreso un sentimiento, aparte de comunicarlo a otra persona, la misma expresión hace que ese sentimiento sea más inteligible.

Cuando yo hablo con alguien, ese lenguaje debe ser común para que pueda haber un entendimiento.

Shannon¹⁰⁶ establece el siguiente sistema de comunicación, en base a los sistemas telefónicos:



¹⁰⁵ ver (34)

¹⁰⁶ Moscovici, Sergei "Psicología Social II", cap.6 por Remie, Bernard, "Lenguaje y comunicación". Ediciones Paidós. Barcelona,1986.

Es decir, que hay una fuente o cerebro del que emana un mensaje, que para ser transmitido necesita de una codificación (lenguaje), el cual necesitará de un soporte o canal de comunicación (la voz, p.ej.) que permitirá a su vez al receptor captar esa expresión que decodificará para convertirlo en mensaje que finalmente podrá ser entendido por el destinatario.

Sin entrar ahora en más consideraciones, vemos la importancia de la acción codificadora y decodificadora, que exige para emisor y receptor un conocimiento común de un simbolismo codificado.

Dentro de una familia puede haber expresiones, más o menos inventadas, que tengan un significado inmediato para los miembros de la misma y que sin embargo, para un tercero no tengan sentido coherente.

Por este motivo, el lenguaje, cuando es compartido es nexo de unión y cuando no lo es, se convierte en un elemento marginador.

Así, cuando yo hablo con mis familiares utilizando expresiones que no pertenecen al lenguaje común, pero llenas de significado en el seno de esa familia, y lo hago ante un tercero, éste se sentirá excluido, si no acompaño la consiguiente explicación.

Es una experiencia bien conocida, la de estar entre personas que hacen alusión a expresiones o palabras, que para uno nada significan en ese contexto, y que sin embargo, entre aquellas personas provoca regocijo o diversión. La persona en esas circunstancias se siente burlada o cuanto menos, marginada.

Volviendo al factor de nexo común, el lenguaje permite acuñar expresiones que tipifiquen situaciones o relaciones humanas.

Si yo digo que "*Hacienda me asfixia con impuestos*", es algo que no me sucede a mi solo, sino a la generalidad de las personas y así mi propia experiencia se reconoce en una experiencia común. El lenguaje me permite a mí mismo verme situado en ese mundo al que me siento integrado. A través del lenguaje me reconozco a mi mismo.

Por otra parte, el lenguaje, permite hacer abstracción de realidades concretas y expresar mediante una simbología toda una concepción del mundo.

Realmente, detrás de un lenguaje hay toda una cosmovisión. Por este motivo, dos idiomas distintos no son sólo un conjunto de palabras que se escriben y pronuncian de modo distinto. Es toda una manera de ver e interpretar un mundo, con unas connotaciones filosóficas, religiosas, sociales y culturales. Según sean las diferencias que haya entre la cosmovisión de dos pueblos, así serán las diferencias de fondo, que habrá entre sus lenguas.

Lo que se entiende por un hombre justo en una sociedad autoritaria, en la que el cabeza de familia o el jefe de tribu puede disponer de la vida de los demás, es bien distinto de lo que se entenderá en una sociedad democrática. El concepto de un buen padre en una sociedad oriental implicará su deber de elegir un buen marido para su hija, mientras que en una sociedad occidental, se esperará que sepa respetar la voluntad de aquélla.

El lenguaje, pues es un vehículo fundamental de entendimiento entre las personas, de reconocimiento de la propia persona y de construcción objetiva de un mundo, al que se reconoce por las palabras que uno ha aprendido desde niño.

En los barcos, como en otros ámbitos de la vida o el trabajo, podemos distinguir dos niveles de lenguaje: El lenguaje común, el idioma de la nación de la que proceden sus tripulantes y el lenguaje propio de la profesión marinera.

A nivel de idioma, aunque sin duda habrá peculiaridades según sea la región o zona de donde procede cada tripulante, habrá un importante nexo común, que permitirá el perfecto entendimiento entre los miembros de la tripulación.

Incluso si tomamos el caso español, aunque coincidan vascos, gallegos, catalanes y castellanos en un mismo barco y aunque entre ellos puedan hablar su propia lengua, el castellano será vehículo de entendimiento entre todos ellos.

Cuando, sin embargo, en un barco se encuentren personas que hablan distintos idiomas, el panorama cambiará mucho.

Aquí habrá que distinguir también, según se traten, por ejemplo, de idiomas europeos o haya mezcla con idiomas asiáticos.

En el primer caso, habrá una dificultad de entendimiento, pues un español hablara de "*barco*", un inglés de "*ship*" y un francés de "*bateau*". Sin embargo, detrás de estas palabras, el sentido de lo que es un barco, será más o menos similar.

Muy distinto puede ser la concepción que se esconda tras la palabra equivalente a barco en una lengua de la Polinesia, en la que suscitará la imagen de una embarcación hecha con troncos y rudimentaria.

Es decir, que en el primer caso tenemos una barrera idiomática, que podrá aislar a una persona, cuando no entienda el idioma de los demás y ello le impida comunicarse debidamente. Esto se podrá ir subsanando a medida que vaya aprendiendo las distintas palabras que en un idioma equivalen a las de otro idioma.

Más complicado será el proceso, cuando no sólo haya palabras distintas, sino concepciones distintas del mundo. Aquí se producirá una auténtica barrera que dificultará mucho la mutua comprensión, incluso cuando vencida la primera barrera de las palabras por haber aprendido todos, por ejemplo, un inglés práctico, persista esa diferente cosmovisión de base.

Ese es un aspecto que hay que tener siempre presente y no pensar que todo se reduce al significado de unas palabras.

De hecho, entre culturas cercanas, encontramos a veces aspectos diferenciadores, palabras que tienen sentidos muy distintos.

Los insultos, por ejemplo, cambian mucho entre los distintos idiomas.

Esto hace que se puedan herir sensibilidades y provocar malos entendidos, únicamente por la falta recíproca de conocimiento del valor de determinadas expresiones.

Hoy día en que en los barcos se enrolan tripulantes de los más recónditos lugares del mundo, muchos de ellos, procedentes de culturas bien primitivas, es importante, especialmente por quien debe dirigir la vida a bordo, es decir capitán y oficiales, interesarse por estas realidades e intentar

conocer las peculiaridades de cada grupo humano, procurando la mejor integración posible por parte de todos los tripulantes.

La persona que por hablar un idioma distinto a los demás, se vea privada de compartir unos momentos, de reír unas bromas o celebrar algo, sufrirá un profundo aislamiento y no podrá sentirse reafirmado como persona en medio de las demás.

Leo Kreiss, Director Nacional del Apostolado del Mar en Alemania y Capellán del puerto de Hamburgo, en su intervención en la conferencia de la I.M.L.A. en Rijeka en 1.986 manifestó:

Es difícil hablar de camaradería a bordo de un barco cuando en un barco de 26 tripulantes encontramos 11 nacionalidades distintas, como en un caso que yo conocí...

Se puede hacer un trabajo comunicándose mediante signos y un pobre inglés, pero en las horas de descanso se crean grupos reducidos, que fraccionan la tripulación.

Esta misma falta de comunicación se da entre los oficiales y la tripulación. No se pueden dar órdenes claras. Si alguien quiere explicar porqué hace algo de una manera, no sabe cómo hacerlo.

Incluso a la hora de justificar la necesidad de asistencia médica en el próximo puerto, se convierte en una gran dificultad.

Hay una gran diferencia en conocer personas de distintas culturas en un viaje de vacaciones o de negocios, que convivir en un espacio reducido diariamente.

3.8. La soledad del marino

3.8.1 Factores generales en torno a la soledad del marino.

Unas veces hablamos de soledad, otras de aislamiento. El estar días o semanas con las mismas personas, sin poderse desplazar libremente, sin cambiar de ambiente ni de compañía, es y ha sido uno de los grandes problemas de la vida de mar.

Nick Perry¹⁰⁷ hace referencia a la *tankeritis*, que en castellano se podría traducir por *mamparitis*. Es la reacción de el individuo de imponerse un auto-aislamiento, como resultado de

¹⁰⁷ ver (24)

una pérdida de estímulos externos que le hacen caer en indiferencia por un lado y en montarse un mundo propio por el otro. Las reacciones típicas en este caso son: hablar consigo mismo, reírse solo, gesticular y, en general vivir aislado de los demás. En inglés se le llama *tankeritis*, porque se da especialmente en los petroleros¹⁰⁸, que hacen viajes largos y que, cuando llegan a puerto, muy frecuentemente quedan amarrados a un pantalán, lejos de zonas urbanas. En castellano, el término *mamparitis* hace referencia al mamparo o tabique interno de separación. Se dice también que *el marino vive encerrado entre cuatro mamparos*.

Otro aspecto resaltado por Nick Perry es que la soledad lleva a idealizar lo que se añora. Así el marino, en su soledad, suele evocar recuerdos idealizados del hogar, de la familia, que no siempre coinciden con la realidad.

Al mismo tiempo, cuando está en tierra, tiende a hacer algo de fantasía de su vida de mar. El resultado, es que esta disociación entre fantasía y realidad, le lleva a una sensación de descontento creciente.

Al hablar de las relaciones del marino con su familia¹⁰⁹ volveremos a hacer hincapié en esa disociación, que hace que el marino, a medida que pasan los años, tenga más dificultad en incorporarse a la vida de tierra.

3.8.2 La reducción de tripulantes y el aumento de soledad

La soledad ha venido a ser un tópico de la profesión de la mar, y no sin motivos. Aunque el hombre de mar esté en compañía de otros tripulantes, compañeros, con los que tal vez comparta muchas horas, la distancia del hogar, de la familia, el no poder "volver a casa" al acabar la jornada, es causa de una indudable sensación de soledad.

Esta soledad podrá ser más o menos acusada, tanto a tenor de las circunstancias del propio individuo, como a tenor del ambiente de a bordo.

¹⁰⁸ *tanker* = petrolero, en inglés

¹⁰⁹ ver apartado 4.3

Un individuo que no tenga unos lazos afectivos fuertes en tierra, no acusará la soledad, más que en lo que se refiera a lo limitado de posibilidades de hablar con otras personas o en general con respecto a la sociedad. Así, el hombre joven, soltero, con ganas de ver mundo, aunque en ciertos momentos recuerde a su familia, a sus amigos, sentirá una soledad muy distinta, del casado, del padre de familia.

A esto se sumará, sin duda el carácter de la persona. Hay quien se siente muy a gusto solo y quien no lo soporta.

Éste es un factor sobre el que poco se puede hacer. El que tiene unos lazos afectivos fuertes, no dejará de tenerlos y el que no aguanta la soledad, seguirá sufriendo sus consecuencias. En todo caso cabrá un cierto acostumbrarse, que desempeña también un importante lugar.

En cuanto al ambiente, éste puede depender de diversos factores como son:

- nº total de tripulantes,
- diseño del barco,
- tendencias individualizantes,
- afinidad personal,
- tipo de viajes.

Nº de tripulantes:

Éste es un factor que incide mucho en los demás factores.

En un barco con muchos tripulantes, habrá mayor proporción de nivel profesional y cultural similar y si hay diversidad de idiomas, será más fácil que haya varios que hablen un mismo idioma.

Asimismo, en un barco grande, un número elevado de tripulantes dará una sensación de mayor compañía, que el mismo barco, con pocos tripulantes.

Entramos aquí en la problemática de los barcos con tripulación reducida.

También aquí pueden darse dos casos: a) el barco construido para llevar 30 tripulantes, que pasa a llevar 12. b) el barco que ya ha sido construido para llevar 12 tripulantes.

Aunque el tamaño del barco sea igual y por tanto, la sensación de soledad depende en parte de la proporción espacio -tripulantes, se nota más la soledad en el caso a).

Diseño del barco:

Si el barco se ha diseñado para 12 tripulantes, los camarotes estarán en consonancia con ello y también el comedor o los comedores y los espacios comunes.

Habrán 12 o 13 camarotes, comerán todos en un comedor o máximo en dos y la salita de estar, será de proporciones adecuadas a las personas que debe albergar.

Si un barco ha sido diseñado para llevar 30 y luego se reducen a 12 tripulantes, nos encontramos de entrada en que los camarotes estarán distribuidos en zonas o cubiertas, según la categoría profesional de los tripulantes, pero de tal manera que siempre hay una serie de camarotes juntos. Al reducirse el nº de tripulantes, sin que se hagan más reformas, quedarían en este ejemplo 18 camarotes vacíos y encima, los 12 tripulantes restantes estarían divididos ocupando probablemente 4 camarotes por zona.

El ver camarotes vacíos es de por sí algo que ya tiende a incrementar la sensación de soledad.

Si el barco tenía 3 comedores y ahora sólo usa 2 o 1, los espacios inutilizados, si no se reforman darán también una mayor sensación de soledad.

Por el contrario, si se trata de un barco ya construido para 12 tripulantes, los espacios estarán bien aprovechados, no quedarán espacios vacíos y no será tan aguda la sensación de soledad.

Tendencias individualizantes:

Anthony Stringfellow¹¹⁰, capellán del Apostolado del Mar en Liverpool, declaraba con respecto a la soledad: *"Creo que el problema se ha agravado. Hoy día, todo el mundo tiene naturalmente su propio camarote y cada vez se incorporan más aparatos stereo y videos. El marino dispone de bebidas -libres de impuestos- y, perdón por decirlo, también de drogas.*

¹¹⁰ ver (84)p.44

Creo que toda esa tecnología personal conlleva a una tendencia a un mayor aislamiento, del que antes había. A esto se le suma el hecho de que las tripulaciones se van reduciendo, lo cual representa menos posibilidades de coincidir con otros tripulantes. Este aspecto del problema ha sido reconocido incluso oficialmente y tanto ingenieros navales como armadores, están pensando en la manera de diseñar los espacios habitables, de modo que la gente coincida con más frecuencia."

Asimismo, Rodney Wilson¹¹¹, ex cocinero inglés, comentaba:

"A veces estás sentado en tu camarote, cuando un compañero baja de la guardia y todo lo que oyes es el silbido de un grifo que se abre y después un poco de música".

No debe deducirse de ello que si los camarotes son compartidos, el tripulante se sienta más acompañado. De hecho, como se comenta en el apartado 3.5, el tripulante necesita un espacio propio en donde poder recogerse en intimidad. El problema está cuando la persona se encierra como si buscara huir del barco, tratando de olvidarse de que está en medio del mar.

Afinidad personal:

Para poder vencer el aislamiento dentro de la propia tripulación, deben existir unas ciertas afinidades, que en principio no se pueden tasar, pero que en cambio se pueden facilitar. Así, personas de costumbres y lenguas comunes, tendrán siempre una mayor facilidad de comprensión, por lo cual, a través del control de la composición de las tripulaciones, se podrá a grandes rasgos, facilitar esa afinidad. Por supuesto que después entran otros conceptos, como el carácter de cada persona y sus circunstancias personales, realmente difíciles de prever.

Sin embargo, todo departamento de personal de una naviera debería tener en cuenta, al margen de los aspectos profesionales de cada tripulante, algo de su manera de ser, para tratar de favorecer un buen ambiente a bordo. Esto es desde luego totalmente imposible, cuando las navieras no tienen sus propios tripulantes, sino que éstos les llegan "suministrados" de agencias intermediarias.

¹¹¹ ver (84) p.49

Tipo de viajes:

Cuánto más largos sean los viajes, cuánto más tiempo esté la tripulación lejos de casa, más influencia en la sensación de soledad, tendrá el ambiente de a bordo. En un *ferry*, que va por ejemplo de Barcelona a Palma de Mallorca, la tripulación apenas tendrá ocasión de valorar su congenia entre sí, porque sus horas libres las pasará frecuentemente fuera del barco y durante las 8 horas de navegación, cada uno estará a lo suyo. Por supuesto que el tripulante se sentirá mejor o peor según sean sus compañeros o sus jefes más inmediatos, pero eso será lo mismo que en cualquier lugar de trabajo.

En cambio, en viajes largos, la falta de lazos afectivos, el aislamiento progresivo de una persona, pueden tener efectos funestos.

Barney Mousa, marinero de Zanzíbar, explicaba cómo un camarero, a bordo de un barco mercante, que hacía viajes largos, en navegación de Australia a Sudamérica, después de estar un rato ensimismado mirando la mar, apoyado en la borda, saltó al agua... "*Tal vez no había recibido carta en el último puerto...*", comentaba Mousa¹¹².

3.8.3 El aburrimiento

Martin Dyer-Smith ha estudiado detenidamente este tema¹¹³.

Hay un enigma implicado en sistemas.....y altos niveles de entrenamiento. La expectativa de que pueda ocurrir algún contratiempo se reduce con la fiabilidad sistemática. La confianza aumenta además con la experiencia y el entreno. Estos dos factores pueden coincidir con efectos letales. El aburrimiento es un peligro para ellos, dado que pueden dar lugar a un comportamiento erróneo. El rendimiento medio puede aumentar, pero las fluctuaciones serán cada vez mayores.

¹¹² ver (84) p.45

¹¹³ Dyer Smith, M "Boring Work" 8ª Conferencia de la IMLA - Oeiras, Portugal 4-8.7.94

Dyer-Smith considera que el aburrimiento es el problema más difícil de afrontar en la sociedad industrial moderna. Sus consecuencias son a nivel individual (depresiones, alienación, suicidios...) y a nivel general accidentes (por falta de atención, sueño, lentitud de reflejos...). La experiencia sobre el aburrimiento varía en cada persona y tampoco es lo mismo el aburrimiento de escuchar a un conferenciante monótono que el del desempleado o del que hace una guardia de mar.

Dyer-Smith hace referencia a una frase de un capitán: *"En el puente estás a medio cerebro. La mayor parte del tiempo es como estar en un sueño...ya no necesito el cerebro."*

Dyer-Smith efectuó un estudio durante tres meses sobre el comportamiento de un vigía a bordo de un barco pequeño de carga, observando que:

- Los vigías consideran más aburridas las guardias de día que las de noche.
- Vigías aburridos evitaban, más bien que buscaban, una simulación compensadora.

De ello, Dyer-Smith, extrajo las siguientes conclusiones:

- *el aburrimiento es una adaptación a bajos niveles de simulación,*
- *la simulación no alivia el aburrimiento, sino que lo exagera,*
- *no hay posibilidad de ayudar al aburrido, mediante una simulación carente de otros medios,*
- *el aburrimiento es realmente una protección contra la depresión.*

El aburrimiento aparece como un factor que cada vez va pesando más y que repercute en un desinterés progresivo.

Tony Lane¹¹⁴ comenta que un marinero en funciones de vigía, situado a 20 o 25 metros por encima del nivel del mar, se siente solo en el universo. A esa altura, abarca con la mirada unas 170 millas cuadradas de mar y todo está vacío. Añade Lane, que éste no ver nada en pleno océano, ni una luz de noche, convierte esa tarea en indescriptiblemente aburrida.

Habla el mismo autor, de la tendencia de los oficiales de puente, de establecer contacto por lámpara de Morse o por VHF, con otros barcos en las cercanías, como un medio de distracción

¹¹⁴ ver (84) p.64

durante las largas horas de guardia en alta mar. Personalmente, recuerdo un viaje de España a Sudáfrica, durante el cual, coincidimos con dos petroleros, uno griego y otro italiano, que iban al Golfo Pérsico. Durante varias noches, nos encontrábamos en un mismo canal de VHF y nos montábamos la tertulia. Incluso cada uno seleccionaba alguna pieza de música, que ofrecía a los demás. Los tres barcos navegábamos a distancias de 15 a 20 millas. unos de otros, por tanto, nunca nos vimos, pero como había buena propagación de ondas, rompíamos la monotonía de las horas nocturnas de guardia.

Cuando Dyer-Smith se pregunta *¿quién es apto para navegar?*¹¹⁵, tiene en cuenta que el marino requiere unas condiciones técnicas e intelectuales adecuadas para su profesión. Un nivel bajo no le permitirán ser un profesional competente. Un nivel demasiado alto le expondrá especialmente al aburrimiento.

La vida de mar, a pesar de los riesgos que pueda conllevar por ser una profesión que se ejerce "a merced de los elementos", a pesar de la posibilidad de conocimiento de otros países, que supone, es una vida marcada por la rutina. Un barco va lento. La velocidad de un barco de carga se puede estimar en unos 15 nudos (unos 28 kms./h.), hay barcos que no pasan de los 10 nudos (unos 19 kms./h.) y algunos de pasaje alcanzan velocidades de 26 o 27 nudos (unos 48 o 50 kms./h.). En general, podemos decir que la velocidad media de un barco mercante estará alrededor de los 25 a 30 kms./h.

Si pensamos que estos barcos cubren largas distancias, por ejemplo 5.000 millas (unos 9.260 kms.) entre dos puertos, nos parecerá que a 30 kms./h. ha de ser un viaje eterno, comparando con las velocidades que desarrolla un coche por carretera. Sin embargo, si pensamos que el barco navega las 24 h. del día, sin descanso, veremos que $30 \times 24 = 720$ Kms./día, lo cual ya no nos parece tan poco.

¿Por qué hago referencia a este tema? Porque hay una estrecha relación entre ese andar lento pero constante del barco y la vida y el trabajo a bordo del mismo. Si el ser humano de por sí tiene

¹¹⁵ ver apartado 5.4.2

una tendencia a la rutina, por un primitivo instinto de economía del esfuerzo, la mar es un ámbito abonado para ello. Ante una navegación de 20 días, no hay prisas, hay organización de unos horarios de trabajo y descanso. Hoy y dentro de seis días, al mirar por la borda será como si el barco estuviera en el mismo sitio: agua y cielo. Cuando aparece costa por el horizonte, ésta se aproxima muy lentamente.

El propio trabajo, salvo situaciones de emergencia, es el mismo, día tras día. Eso supone monotonía y un relajamiento de la persona, sobre todo si el tiempo es bueno.

Por eso en los barcos, cuando se sale para un viaje largo, se suele decir que se *va al balneario*. Por supuesto que esta monotonía tiene, como veremos en el capítulo 5º, unas consecuencias curvilíneas. Al salir a la mar, para una travesía larga, la gente suele andar malhumorada. A medida que pasan los días, el ambiente va mejorando, la gente se hace a una vida más o menos cómoda. Cuando se sobrepasa un cierto número de días de navegación, la gente empieza a sentirse necesitada de otros estímulos y el ambiente vuelve a deteriorarse. Esto por supuesto, no se puede reflejar matemáticamente, pues dependerá de muchos factores personales y colectivos.

En cualquier caso, esta monotonía, esa serie de días iguales, es terreno abonado para esa expresión "*half-brain*", a que hace referencia Dyer-Smith.

En un barco mercante, en travesía larga, suele haber horas libres, en las que se podría hacer mucho. Sin embargo, al estar aislados de todo, el contenido del tiempo libre, ya no viene ofertado externamente, como puede ser en tierra, sino que hay que organizárselo personalmente y eso requiere un esfuerzo. Ante esa situación y al haber una falta de estímulos externos, es más que probable que el marino caiga en lo fácil: vivir medio adormecido, recurriendo a distracciones sencillas, como la partida de cartas o de parchís.

Hay que tener en cuenta que la rutina es una manera de conseguir que el tiempo pase más rápido, que es lo que en el fondo el marino desea.

Por este motivo, el aburrimiento, es una característica de doble aspecto. Por un lado induce a la pérdida paulatina de reflejos y a la falta de motivación. Por otro lado, dentro de ciertos límites la

monotonía ayudará a hacer más llevadera la vida cotidiana.

Encontrar el equilibrio entre una economía del esfuerzo y unos estímulos suficientes que permitan a la persona encontrarse a gusto con lo que hace, es un tema abierto dentro del amplio campo de temas que la vida y el trabajo a bordo de un barco mercante, sugieren.

3.9 El stress y la fatiga del marino

3.9.1 El stress

Los problemas de diferentes lenguas y de tripulaciones reducidas son parte de las causas de stress. Paul Chapman ¹¹⁶

comenta: *"En una ocasión me encontré con un Punjabi Sikh, que durante 1 año no había podido expresarse en su idioma con nadie de a bordo. Estaba deshecho. Realizar un trabajo en estas circunstancias es posible, pero la falta de contacto social es muy estresante."*

Los problemas de la dificultad de comunicación, de integración, de sensación de soledad en general son evidentemente y como ya se ha visto, causas de stress.

Sin embargo, hay otras causas que provienen de la navegación en sí y del diseño de los propios barcos. A pesar de que los barcos modernos son más confortables que los viejos (de los cuales todavía navegan bastantes), las vibraciones y los ruidos, especialmente en la sala de máquinas son estresantes y en algunos casos pueden tener marcados efectos sobre la salud del personal de ese departamento.

Los cambios de temperatura son también duros de soportar.

Dentro del mismo barco, en invierno puede pasarse de -10° en cubierta a + 40° en la máquina. Aparte de esto, durante una navegación de norte a sur, se puede pasar de invierno riguroso a clima tropical en 7 - 10 días.

En las navegaciones de cabotaje y tráfico de carga general, las navegaciones suelen ser cortas y las estancias en puerto frecuentes, aunque breves. La escala en un puerto requiere una maniobra de

¹¹⁶ ver (74)

entrada y otra de salida, momentos en los que toda la tripulación debe estar en pie. Las horas de estancia en puerto no serán relajadas, sino que normalmente se verán sometidas a la presión de las prisas, problemas relacionados con la carga o con algún documento anexo a ella, etc. Además en puerto se reciben cartas y la tripulación anda por un lado de arriba a bajo ocupada en las tareas oportunas, mientras en un bolsillo llevan la carta que, a pedacitos van leyendo con fruición.

Si el barco hace noche en ese puerto, habrá la posibilidad de salir a dar una vuelta y eso, que es un gran aliciente, pues rompe la rutina, es al mismo tiempo un motivo de stress. Al llegar a puerto, *todo el mundo anda revolucionado*.

Una persona muy expuesta al stress es el capitán, especialmente cuando el barco se aproxima a puerto, o durante las maniobras de atraque o desatraque. Un barco en una zona de corriente intensa, o con viento fuerte, o con una avería en la máquina en una situación crítica, es una mole incontrolable. Y el Capitán, o el oficial de guardia en ausencia de aquél, debe dar la orden que todos esperan para salir de una situación comprometida. Recuerdo una Nochevieja en el puerto de Valencia, con un fuerte temporal que llegaba hasta el muelle en que estábamos atracados. De resultas de ello, el barco, con más de 30.000 Tons de carga, empezó a desplazarse alternativamente hacia proa y popa, rompiendo estachas. El riesgo de empotrarse contra un petrolero que había por la proa y el peligro que para los marineros de cubierta representaba cada vez que una estacha partía, fue una situación muy estresante, que duró nada menos que 7 horas.

3.9.2 La fatiga

En la aviación se tiene muy en cuenta la fatiga del personal de vuelo por considerarlo básico para la seguridad del avión. En la marina mercante, ni tampoco en la de pesca, parece tener incidencia este fenómeno, dado que apenas es tenido en cuenta.

Durante el tiempo que dure la campaña, el marino está expuesto a pasar días y días, sin descanso. Esto se producirá por ejemplo, navegando en medio de un temporal, que tal vez dure una

semana. El tripulante tendrá que trabajar con un movimiento sumamente incómodo y a la hora de descansar se encontrará con que el barco sigue zarandeándose y que no puede apenas dormir. Detrás de toda la incomodidad, como un telón de fondo, habitará además un cierto temor: ¿aguantará el barco...?

Voy a hacer referencia a una ponencia del capt. Efraim Marcovitz ¹¹⁷, que analiza la fatiga y expone que la fatiga es prevalente en los barcos mercantes, en donde las horas extras son habituales. A ello se suma en algunos casos los largos períodos de embarque.

La automatización, dice Marcovitz, ha permitido que haya barcos modernos que pueden navegar con pocos tripulantes. Lo malo es que esta tendencia a la reducción se ha extendido a barcos viejos, sin tener en cuenta que fueron diseñados para un número mayor de tripulantes, que los que desea dejar el naviero.

Esa misma reducción ha llevado a que de noche vaya frecuentemente un hombre sólo en el puente, lo cual supone en medio del océano, pasar cuatro largas horas en plena oscuridad, sin nadie con quien hablar.

La resolución de la OMI (*Organización Marítima Internacional*) nº A.722 (18) dice así: "*La fatiga tiene como resultado la degradación del rendimiento humano, la caída de reflejos físicos y psíquicos, así como el deterioro de la capacidad de elaborar un juicio racional.*"¹¹⁸

Los factores causantes de fatiga, varían según las personas, pero en cualquier caso, tienen una vertiente progresiva.

Marcovitz cita: - breves estancias en puerto, que, en el caso de salir a tierra requieren frecuentemente largos desplazamientos.

- Un tráfico más denso en muchos puertos del mundo.
- La automatización: aunque parezca una contradicción, ha contribuido a aumentar la fatiga a

¹¹⁷ Marcovitz, Efraim - "*Fatigue on board ships*" - 8ª Conferencia Internacional de IMLA, Lisboa Julio 1.994,

¹¹⁸ Organización Marítima Internacional. "*Informe para el Comité de Seguridad Marítima*" OMI 1.992

bordo. De entrada, se enrolan menos tripulantes y, cuando hay un fallo de los sistemas automáticos, hace falta más esfuerzo por parte de la tripulación, que en un barco convencional.

- Las banderas de conveniencia, que al enrolar frecuentemente personas poco capacitadas, tiene un riesgo de incendios y de accidentes bastante elevado. Todo ello es causa de fatiga.

El tema de las banderas de conveniencia ha dado mucho que hablar. La *ITF (International Transport Federation)* inició hace años una fuerte lucha contra estas banderas por cuanto los barcos que las enarbolaban solían presentar unas condiciones de seguridad e higiene deficientes y sus tripulaciones cobraban sueldos denigrantes. El *Center for Seafarers'Rights* de Nueva York, por su parte inició una lucha de concienciación a través de armadores norteamericanos y de defensa directa de derechos plasmada en casos concretos. Los centros de Apostolado del Mar de todo el mundo, se han movido también en esa línea, así como el *Centro de los Derechos del Marino* de Barcelona, que en 1.990 organizó un seminario internacional al respecto. La *OIT* a través de sus convenciones sobre temas laborales marítimos y el *Memorandum of Understanding on Port State Control*, han significado el compromiso de muchos países en inspeccionar y controlar los barcos, de cualquier bandera que entran en sus puertos. Sin embargo, en la práctica, una buena parte de los barcos que navegan bajo bandera de conveniencia son un claro peligro para sus tripulantes y para el medio ambiente.

Es cierto, que hay barcos modernos y bien tripulados, pero es también cierto que proliferan barcos pequeños, viejos, que son explotados por armadores muy poco solventes, con tripulantes poco cualificados y en unas condiciones de navegabilidad pésimas.

Esas circunstancias hacen que los tripulantes vivan en un estado de tensión, de temor de que se rompa cualquier pieza vital del barco, de falta de descanso porque los camarotes no reúnen las mínimas condiciones, de sobrecarga de trabajo porque trabajar en un medio en el que todo se cae, en que los instrumentos fallan, en que hay que suplir con trabajo humano, lo que en otros barcos, funciona automáticamente y todo ello con tripulaciones reducidas y poco cualificadas es continua causa de fatiga.

No hay más que imaginarse una máquina con constantes averías, en la que noche y día tienen que estar haciendo arreglos para salir adelante, o unos puntales oxidados, que cuando el barco se balancea amenazan con romperse y hacer cualquier desastre, o unas bodegas con escotillas que cierran mal y que en cuanto saltan cuatro rociones de agua hay que correr a proteger y asegurar... todo ello, sumado a los trabajos normales de la navegación y encima soportando los balanceos de un barco pequeño, es motivo de mucha fatiga.

También es motivo de fatiga el no poder dormir tranquilo y corrido. En barcos con tripulación reducida, raramente disponen de más de 5 horas seguidas para dormir y encima si hace mal tiempo, se descansa mal y si el barco es viejo y está mal conservado, crujiará y en general habrá unos ruidos que dificultarán el descanso.

Y si el barco pilla una zona de temporales, la tripulación puede pasar varios días sin que se pueda cocinar, comiendo a base de bocadillos o cosas frías. El mismo movimiento continuo produce una sensación de cansancio.

Y si un tripulante está enfermo, los otros tendrán que cubrir su trabajo.

En aviación, un piloto, después de un determinado número de horas de vuelo, descansa en su casa o en una cómoda habitación de hotel. En un barco, puede ser que después de 8 horas de carga en puerto, peleando con los estibadores para que coloquen la carga como al barco conviene, siempre habrá alguno que al salir a la mar deberá empalmar con varias horas de guardia. Si es de noche se le caerán los ojos de sueño y tal vez, a la hora de acostarse, los bandazos o el cabeceo del barco, más los ruidos que esos movimientos originan, no le permitan descansar bien.

El barco deberá estar listo, tal vez 12 horas después para entrar en otro puerto y pasar una nueva jornada agitada cargando y descargando.

No parece importar el factor de fatiga ni a los armadores ni a la administración. La mar es grande y tampoco hay tantos accidentes y si ocurren, si el barco se llega a hundir, habrá una póliza de seguro que cubrirá los daños materiales. En cuanto a las responsabilidades, siempre se podrá acusar de impericia o negligencia al capitán o a la tripulación en general.

3.10 La mujer como profesional de la mar

3.10.1. Introducción

Este es un tema que sigue siendo bastante nuevo. En la marina mercante española hace ya más de 10 años que se encuentran oficiales femeninos a bordo de algunos barcos y en las marinas de otros países, desde hace más de 30 años. Sin embargo, sigue siendo una representación minoritaria, sobre la que hay poco escrito, pero que puede tener importancia en un futuro próximo.

De hecho, en los barcos de pasaje siempre ha habido tripulantes femeninos como azafatas, camareras, peluqueras, etc. pero su circunstancia no concuerda del todo con el tipo de profesional que ahora contemplamos. Muchas de esas azafatas, camareras, etc. eran y son chicas jóvenes, que realizan esa función temporalmente o bien, mujeres ya de edad mediana solteras, viudas, etc. de manera que no estamos tanto ante una profesión como proyecto de futuro y de vida de una persona joven, como a un trabajo circunstancial. Cualquiera de ellas, si proyecta casarse, dejará automáticamente de navegar.

Sin embargo, el hecho de que una muchacha de 20 años invierta alrededor de 10 años entre estudios y tiempo de mar, para llegar al título de capitán o de jefe de máquinas, implica un planteamiento, que no puede reducirse a un simple "hacer algo por espíritu de aventura o por tener un trabajo". Antes o después es posible que lo deje, pero de entrada, el que elige una carrera, lo hace pensando en el futuro y la joven que decide estudiar náutica, en principio piensa en navegar.

Otro factor diferenciador importante es el hecho de que una mujer que ejerce un cargo de mando, en un mundo tan tradicional como el de los barcos, puede verse en situaciones difíciles.

La mujer profesional a bordo hay que diferenciarla claramente de la esposa del tripulante. Al parecer, éstas no suelen ver con muy buenos ojos, la presencia a bordo de una mujer como oficial. De un lado, puede suscitar algún recelo y de otra, la relación no será fácil, pues la propia tripulante

deseará dejar bien claro que ella está allí ejerciendo una profesión y no de paseo como la otra. Esto se debe evidentemente en gran parte a la identificación que ha habido hasta recientemente entre la mar y el sexo masculino.

La mujer a bordo tiene el riesgo de sufrir especialmente la soledad. En un barco tripulado sólo por hombres, hay unas conversaciones a la hora de la comida, que no siempre podrán mantenerse al embarcar una mujer. Ésta podrá recibir un trato excelente, pero no será fácil su integración. La gente, por lo menos en principio, perderá parte de su espontaneidad. Ella misma, deberá ser cauta. Así como un tripulante masculino, aunque sea compañero de muchos, suele cultivar siempre un trato más especial con uno o dos, que es con los que suele salir a tierra, un tripulante femenino tendrá que ser muy prudente: para no dar lugar a malos entendidos y para evitar habladurías. No podrá manifestar abiertamente una amistad especial con ningún tripulante, pues podría ser que ese mismo, lo interpretara de otra forma. Por otra parte, el proyecto de vida como casada, se ve muy limitado.

Hay parejas en las que ambos navegan en barcos distintos y que cuando uno está de vacaciones embarca de familiar acompañante del otro, coincidiendo sólo de vez en cuando vacaciones de los dos.

Hay casos en los que el marido está en tierra y la mujer navega, pero pienso que estas circunstancias pueden producirse en un período en que las personas son muy jóvenes, pero a la larga no pueden funcionar.

En cuanto a la maternidad, una mujer marino tiene prácticamente que elegir entre tener hijos o seguir navegando, puesto que si difícil es la vida de familia en ausencia del padre, mucho más lo será en ausencia de la madre.

3.10.2 La integración en la tripulación

Si pensamos en un barco de carga, en donde tradicionalmente todos los tripulantes son del sexo masculino, el ingreso de una mujer, no como familiar acompañante, sino como miembro de la

tripulación, plantea una serie de interrogantes.

Como contrapunto a la pregunta tradicional de si la mujer es apta para el ejercicio de la profesión marinera, Begoña Sagarduy, invierte la pregunta en los siguientes términos: *¿Está preparada la marina mercante para recibir a la mujer?*¹¹⁹ y para dar respuesta a ello, Sagarduy¹²⁰ analiza estos temas a través de una encuesta realizada entre mujeres españolas, embarcadas como alumnas o como oficiales a bordo de barcos mercantes. Según ese estudio, la capacidad de aceptación de la mujer como tripulante, es mayoritaria entre gente joven, minoritaria entre gente de edad media y nula entre los más mayores.

A nivel de estudios, los que tienen una titulación superior son también los que mejor lo aceptan. Esto tiene una posible explicación adicional, y es el hecho de que para un oficial, aceptar una alumna no es difícil, o para un oficial, una compañera oficial, al mismo nivel profesional, puede también ser aceptable. En cambio, más difícil, dentro de una mentalidad tradicional machista, será aceptar que esa mujer sea quien dé las órdenes. La mayoría de las encuestadas quedaba dentro de la categoría de alumna u oficial. Por esto, para los subalternos, hombres de mar ya bregados, les debía ser más difícil de aceptar. A nivel de departamentos, el de *Puente* parece ser el que mejor acepta. Ello está sin duda relacionado con el hecho de que la mayor parte de encuestadas eran de este departamento.

Idoia Ibáñez¹²¹, capitán de la marina mercante y de la *Compañía Logística de Hidrocarburos*, al hablar de sus inicios, explica: *"existían dos actitudes...la de los que miraban con lupa todas mis actuaciones...y la de los que me trataban de una forma delicada, fraternal, con ese miramiento que se tiene en los barcos cuando se encuentra embarcada la esposa o la hija de algún oficial. Por lo tanto, no era una más de la tripulación, del grupo en el que trataba de*

¹¹⁹ Sagarduy, Begoña *La mujer como profesional del mar*", VIII Jornadas de la Gente de Mar. Apostolado del Mar. Barcelona, Ponencia. Noviembre 1.994

¹²⁰ Sagarduy, Begoña *"Presencia de la mujer en la marina mercante"*, trabajo de licenciatura, Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales - Portugalete (Bizkaia). 1.992

¹²¹ Ibáñez, Idoia (ponencia) ver (119)

integrarme...Además había nacido en mí una responsabilidad de demostrar a los hombres que una mujer puede ser un buen oficial de la marina mercante y convivir como un compañero más..."

Ibáñez hace aquí referencia a unos puntos muy importantes.

De una parte está la necesidad de sentirse integrado. Toda la problemática del desarraigo, de la comunicación, de la soledad está íntimamente ligada a la integración de la persona. Si el tripulante llega a sentirse realmente integrado en el contexto del grupo humano en el que debe desarrollar su vida y su trabajo, habrá conseguido superar positivamente los traumas que la institución total plantea. Para conseguir esta integración no basta con ser bien tratado, hace falta que uno sienta que ocupa un lugar en el *puzzle*. Por eso, el trato deferencial, a veces paternalista y proteccionista de algunos capitanes u oficiales hacia una alumna u oficial de un barco, es algo que es considerado negativamente por parte de ésta, dado que lo que pretende es ser un tripulante más y eso, y nada más que eso, es lo que desea.

El otro aspecto, es la necesidad de tener que demostrar en todo momento que uno vale. Cuando una persona acomete un trabajo por primera vez, o simplemente en un lugar nuevo, necesita sentir que depositan en ella un margen de confianza. Si, en cambio, se siente controlada, si sabe que cada cosa que haga o que diga será analizada con lupa y si además es una persona joven e inexperta, podrá verse en situaciones altamente estresantes, que le conduzcan a abandonar. Si en cambio, se le muestra confianza y se la acepta bien, esta persona podrá ir desarrollando sus conocimientos con la serenidad necesaria.

María Cardona¹²², oficial de máquinas, distinguía tres actitudes:

- *Las personas que te aceptan como profesional, sin más dudas que las naturales en torno a cualquier individuo que se incorpora a un lugar de trabajo.*
- *Las personas que tienden a sobreprotegerte, por el hecho de ser mujer.*
- *Las personas que te rechazan por considerar que los barcos son para hombres.*

¹²² Cardona, María (ponencia) ver (119)

En esta exposición Cardona presenta dos posturas extremas: la aceptación normal y el simple rechazo, sin dar opción. Entre medio cabría la actitud indicada por Ibañez de que se la observa con lupa. La aceptación normal es a lo que toda persona aspira. Lo demás son deformaciones de lo que debe ser la acogida en un puesto de trabajo.

Otra reacción interesante es la de las esposas de otros tripulantes. Según la encuesta, la mayoría de las encuestadas (un 38,5%) manifestó haber recibido muestras de simpatía por parte de aquéllas, aunque un 17,3% detectó celos.

Esto tiene su lógica. Si en un ambiente de trabajo en tierra, ocurre a veces que se establecen relaciones, más allá de la amistad, entre un hombre y una mujer, el estar semanas o meses, lejos de casa, compartiendo días y días de mar y tal vez salidas a puerto, es normal el recelo de la esposa de un tripulante, que va a tener algún colega femenino. Por otra parte, hay que decir que, dado el espacio reducido en que se mueve la tripulación de un barco y el peso que tienen los roles en su organización, es de esperar también una mayor cautela.

3.10.3 Acceso al mercado laboral

Se detecta un recelo por parte de las navieras a aceptar mujeres a bordo. Posiblemente, en una situación laboral como la de fines de los años 60, cuando faltaban marinos, habría menos reticencias. Pero actualmente, en que las navieras pueden elegir los tripulantes, porque la oferta de marinos es mucho mayor que la demanda, es más cómodo seguir unas pautas tradicionales y no arriesgarse a los conflictos de convivencia a bordo, que hipotéticamente podrían producirse con el embarque de mujeres.

En cualquier caso, parece más un problema de lo que es novedoso y, en consecuencia, inspira recelos, que no un problema más profundo, el que pueda justificar un rechazo al acceso laboral de la mujer al mundo de la mar.

Por otra parte, en el ámbito laboral en general, hay aún hoy día una discriminación hacia la mujer.

A esto debe unirse que si para cualquier empresario el embarazo de una empleada es un problema de sustituciones, en el caso de un barco, es mucho más grave, pues el período de baja por maternidad deberá ser mucho más largo.

Idoia Ibáñez comenta al respecto que cuando quiso embarcar para iniciar las prácticas como alumna, una naviera española le respondió que las mujeres podían embarcar como familiares acompañantes, pero no como oficiales. Luego consiguió embarque en otra naviera y ya pudo continuar su carrera sin problemas.

Fernando Sánchez¹²³, Jefe de Recursos Humanos de Flota de C.L.H. dice: *'El futuro de la mujer en el mundo marítimo no es otro que el que vive todo el sector...La facilidad innata de la mujer para integrarse o para formar equipos de trabajo, va en la línea de las reformas pendientes en la gestión de los buques...*

Este punto de vista, no sólo no discrimina a la mujer, sino que incluso la ve especialmente apta para participar en la reforma de la marina mercante, que por otra parte son necesarias en los momentos de evolución de la informática y la automática.

3.10.4 Su posible influencia en la convivencia a bordo

Hemos dicho que el tripulante necesita sentirse integrado y bien aceptado. La persona que se encuentra lejos de su ciudad o pueblo, de su familia, en un medio que a veces puede ser hostil, necesita sentir el calor humano de un grupo que adquiere ciertos caracteres de familia. Al margen de sentirse bien acogido entre la tripulación en general, también suele el tripulante intimar especialmente con algún o algunos compañeros más afines, con los que saldrá en puerto, o con los que jugará la partidita o simplemente conversará.

La presencia de una mujer a bordo puede dar lugar a que esa búsqueda de afecto meramente de compañerismo, adquiera otro matiz, con los problemas que eso puede conllevar.

¹²³ Sánchez, Fernando (ponencia) ver (119)

El mencionado trabajo de licenciatura de Begoña Sagarduy, presta atención al posible acoso sufrido por las mujeres. En la encuesta se declara que un 57% de las mujeres que contestaron había sido alguna vez acosada, mientras que un 7% declaraba haber sido acosadas con frecuencia.

En cuanto al tipo de acoso, expresiones ofensivas y persecución constituyen un 44,4%, las miradas reflejan un 38,9% y los roces y tocamientos representan un 5,6%.

Las persecuciones a bordo de los barcos son, según Sagarduy, muy notorias si lo comparamos con otras profesiones.

Ibañez hablaba también de la prudencia en el trato amistoso: salir varias veces a tierra con el mismo compañero podía ser motivo de habladurías.

3.10.5 La mujer y el ejercicio del mando

El ejercicio del mando es siempre un problema. Para cualquier persona significa saber imponerse, no por la fuerza, sino por sus conocimientos, por sus aptitudes. En cualquier ámbito de la organización social, por más democrático que sea, es necesario que exista alguien que lleve la batuta.

Si en el párrafo 3.10.2 se planteaba que la mujer en los barcos podía encontrar actitudes de rechazo o de analizar con lupa cada paso que daba, cuando ocupa el cargo de capitán, que en cualquier caso será siempre observado por todos, esta sensación de tener que *superar la prueba* la tendrá seguramente aumentada.

Posiblemente sea éste más un temor que puede traicionar al que se siente observado, que un condicionante real, dado que cuando una persona es profesionalmente competente, es difícil que nadie vaya a discutir su autoridad.

Idoia Ibañez¹²⁴, primera mujer que ha mandado barco en España, dice rotundamente al respecto: *"Donde manda capitán, no manda marinero; y por el bien de la aventura marítima común, en los barcos primero está el cargo y después el género...El ser humano en general,*

¹²⁴ ver (119)

con o sin estudios, es lo suficientemente inteligente como para reconocer cuando el que manda está preparado para ello...", agregando que nunca ha tenido problemas en ese sentido, que tanto subalternos como oficiales han aceptado su autoridad.

Por algo, añade, ella misma se ha exigido mucho, procurando una competencia superior a la ordinaria de un marino.

En la sociedad de tierra esto se comprueba y es evidente que el ser mujer no tiene por qué ser un obstáculo para el ejercicio de un mando, tampoco en la marina mercante.

3.10.6 Vida familiar y vida profesional.

Si en algo parece haber *quorum* es en el hecho de que para la mujer, la elección del ejercicio de la profesión marinera, supone el renunciar a una vida de familia, a la maternidad. Si es ya bastante incompatible la vida de marino y de casado para un hombre, para la mujer lo es mucho más. De una parte está la tradición de nuestra cultura, que mal admitirá que un hombre esté en casa trabajando y la mujer navegando. Sin embargo, ése es un problema de mentalidad. Otro más grave es el de la maternidad. Aunque también aquí pueda hablarse de carga cultural, parece bastante claro desde la psicología, la importancia que para el recién nacido y el niño pequeño, en general, tiene el contacto físico con la madre, así como el mamar.

Cuando en el capítulo 4º hablemos de la relación del marino con su familia, lo haremos desde la perspectiva tradicional de ser el hombre el que sale a navegar. Sin duda, tratándose de la mujer, habría muchos matices que añadir. Sin embargo, hoy por hoy, hay excesivamente poca experiencia y documentación al respecto como para poder profundizar en este tema. Otro aspecto sería la incidencia de separaciones entre parejas en que la mujer o los dos sean marinos. De hecho, entre las pocas mujeres marinos hay ya varias separadas, aunque tampoco aquí disponemos de más datos.