

CAPÍTULO 4

LAS RELACIONES DEL TRIPULANTE CON EL MUNDO EXTERIOR

4.1 La relación del tripulante con la sociedad en general

Una de las características que definen el concepto de institución total es el aislamiento que, durante un período de tiempo apreciable, sufren sus miembros.

No se trata tanto del tiempo en sí que dure el aislamiento, sino del hecho de pertenecer a una institución total, lo cual limita la libertad de la persona, en el sentido de que no puede abandonarla cuando desea, sino que está obligada a permanecer en ella, sin distinción entre horas de trabajo y horas de descanso. De hecho, al ingresar, la persona sabe que renuncia una parcela importante de su libertad mientras dure su estancia allí. Esta característica conlleva una separación obligada del mundo exterior. Al mismo tiempo, como esta separación es una consecuencia necesaria, pero no deseada, el interno buscará el medio de mantener el mayor contacto posible con ese mundo exterior.

En la institución buque mercante, en el momento de embarcar, el marino renuncia a ver a su familia durante un tiempo y no sólo eso, sino que sabe que deberá permanecer más o menos alejado de la realidad cotidiana de su pueblo, de su país y, en cierto modo del mundo en general.

El estar alejado no sólo significa una dificultad para recibir información, sino que además un ir

perdiendo de alguna manera el interés por los acaecimientos cotidianos de lo que le queda lejos. Con ello el aislamiento aumenta y de tal manera que el marino, a lo largo de los años de navegación va desarrollando una vivencia propia de un mundo que no es precisamente el de la gente de tierra. Esto se alivia bastante en el caso de los marinos que gozan de frecuentes vacaciones, aunque, por el tipo de vida que llevan, sigue produciéndose una cierta pérdida de interés por cosas que él vive de una manera distinta.

4.1.1 Identidad social del marino

El marino tiene una visión social de sí mismo realmente peculiar. Así lo refleja, por ejemplo, esta frase conocida entre los marinos españoles: *"En el mundo hay tres clases de seres: los vivos, los muertos y los marinos."*

Bankston ¹²⁵ expone que los marinos pueden agruparse en dos tipos. En primer lugar se encuentran aquéllos que viven en una actitud ausente. Mantienen una orientación hacia el mundo exterior, hacia tierra. *Este tipo de marinos, se muestran encerrados en sí mismos, hablan poco, leen mucho, eluden dificultades, no son voluntarios para nada, rara vez se emborrachan, visten mejor que los demás y manejan su dinero con más control.* Como dice Irwin ¹²⁶, *"saca el máximo provecho de la situación, se adapta a las privaciones y mantiene una mayor vinculación con el mundo exterior."*

Este tipo de marino se ve favorecido por la naturaleza anónima de la vida de mar. Sin embargo, las circunstancias de aislamiento común y la necesidad de un mutuo apoyo, dan pie a un segundo tipo de marino, que es el que intenta organizar un nuevo mundo entre los mamparos del barco. Esto afectará la identidad del marino que verá como su conexión con tierra se va erosionando. Sin embargo, como dice Hanna ¹²⁷, *"el marino a medida que va construyendo su estructura propia a*

¹²⁵ Bankston, W.B., H.H. Floyd, C.J. Forsyth. *Toward a general model of the process of radical conversion: an interactionist perspective on the transformation of self-identity.* Qualitative Sociology. Louisiana, 1981.

¹²⁶ Irwin J. *The Felon*. Englewood Cliffs, New Jersey 1970.

¹²⁷ Hanna, C.F. *Complaint as a form of association* Qualitative Sociology. Louisiana 1981.

bordo, desarrolla un rechazo hacia ella, dado que no hacerlo sería reconocer que ya no está integrado en el mundo convencional. Entonces busca criticar incluso aquello que tal vez le gusta."

Así, le gustará recalcar que él presta un gran servicio a la sociedad y que ésta le da la espalda, que si encontrara un buen trabajo en tierra, no dudaría en desembarcar. Que no quiere que sus hijos sigan su profesión.

Se dan socialmente una mezcla de actitudes entre orgullo profesional y menosprecio por la gente de tierra, que viven tranquilamente y no saben lo dura que es la mar, y un cierto complejo de inferioridad, cuando se da cuenta que vive en otro mundo y que en tierra se siente que no es nadie.

Por otra parte, como dicen Forsyth y Bankston¹²⁸, *"la cualidad efímera de las relaciones interpersonales generan una identidad problemática en el marino. El marino manifiesta continuamente su desagrado por los barcos. A pesar de ello, la vida a bordo se convierte en más deseable que la vida en el exterior. A bordo, el marino suele tener un cierto confort y se siente seguro de su posición"*.

Se hace referencia aquí a esa frecuente contradicción entre lo que el marino proclama y lo que en realidad muchas veces siente. Y ello no es fruto de un querer incurrir en engaño, sino de la colisión entre un tópico (no carente de fundamento) de que la vida en la mar no es para las personas y con la constatación de que está tan hecho a esa vida, que en el fondo se siente identificado con ella.

En cuanto a las relaciones interpersonales, vienen marcadas inicialmente por una circunstancia profesional y una estructura jerárquica que por de pronto, como ya se ha comentado, al hablar de la tripulación de un barco, condicionan ya mucho esas relaciones. Por otra parte, incluso con aquéllos con los que se tiene un contacto más estrecho, surgirá el problema de que se encuentran compartiendo no sólo el tiempo de trabajo, sino también parte del tiempo libre. Si a bordo coinciden personas que sintonizan en términos generales, no será difícil extender la relación

¹²⁸ Forsyth, C.J. and Bankston, W.B. *"The socio psychological consequence of life at sea: a cause model"* Maritime Policy and Management. 11 . 1984

profesional hacia una amistad. Sin embargo, cuando no se dé esa sintonía, o exista incluso un antagonismo, el marino deberá elegir entre encerrarse en sí mismo y vivir solo sus ratos libres, o mantener una relación de pacto tácito para superar la soledad, aunque sea de manera superficial.

4.1.2 La información

El marino en alta mar está muy aislado de lo que ocurre a su alrededor. A través de la radiotelegrafía se podrá enterar de las noticias más importantes a nivel internacional, pero el resto, las pequeñas noticias cotidianas, no le llegan.

Por este motivo, los marinos suelen ser aficionados a la radio (la televisión no se ve en cuanto el barco se aleja unas millas de la costa). Es habitual que de los portillos de los camarotes, asomen cables eléctricos, que se enganchan a cualquier elemento de la cubierta, para hacer de antena. Los marinos buscan aparatos de radio con onda corta. En las ciudades no es habitual encontrarlos, pero sí cerca de los muelles y en puertos como los de las Islas Canarias, en que se aprovecha cualquier escala para hacer compras, entre otras cosas, radios, cassettes, etc.

A través de la onda corta se puede escuchar desde el medio del Atlántico Radio Nacional de España, especialmente a las horas de las noticias, así como los programas deportivos (para enterarse de los partidos de fútbol del domingo) o emisiones especiales como *'Españoles en la mar'*.

Cuando un barco hace cabotaje por su país, en cada escala se puede comprar el periódico, no hay problemas para recibir emisoras de radio locales e incluso la televisión. Sin embargo, navegando por puertos extranjeros, apenas se leen periódicos. Las noticias importante, como he dicho, ya llegan por radio, y las otras, son de interés más para el del lugar que para uno de fuera, aparte de las barreras idiomáticas. De esta manera, cuando regresa un marino después de varios meses fuera de su país, el hecho de no haber estado al corriente de los sucesos cotidianos, aumenta esa sensación de extrañeza, comentada en el apartado 4.5.

De hecho, las noticias que más interesan son las que llegan de casa y las de la naviera, pues estas últimas se refieren a los viajes a realizar, a los relevos, a la fecha de reparación, etc.

Dentro del apartado de la información, entra también el correo. Para el marino, la llegada a puerto se identifica con el esperar recibir cartas. Esto, aparte de la relevancia que tiene en lo que a su relación con la familia se refiere y que se comenta más adelante, es también una fuente de información importante. No será la noticia importante de la radio, sino la noticia pequeña, particular del ámbito familiar o del barrio o lugar en donde vive. Esas noticias, que para otra persona no significarán nada, para la persona que las recibe representa nada más y nada menos que ir siguiendo la evolución de los acontecimientos en lo que ella considera es su mundo y a dónde dirige su pensamiento y sentir así, que sigue formando parte de todo ello.

4.1.3 Participación social y política; asociacionismo y sindicalismo

Uno de los múltiples problemas que el marino tiene para evitar su sensación de marginado, es la dificultad de participar de la vida social y política de su ciudad, de su país.

Esa posible participación queda ya frustrada en el caso de viajes largos, especialmente por países extranjeros. La falta de la debida información, a que en el apartado anterior se ha aludido, así como la dificultad en apreciar una noticia, cuando se está lejos del lugar y de la circunstancia en que sucede, impide frecuentemente esa participación.

Hoy día, en que las noticias son viejas de un día para otro, es muy difícil conseguir su asimilación, cuando ya han pasado.

A nivel político, existen medios para participar a distancia de unas elecciones, a través del voto por correo. Sin embargo, hay que tener mucho empeño en votar a alguien para que una persona que pasa semanas lejos de su país, prevea las medidas oportunas para poder enviar su voto del modo y en el tiempo legalmente señalados.

Por este mismo motivo, es difícil para el marino formar asociaciones y cuando éstas existen suelen ser tener más aceptación entre los marinos "de tierra", que entre los que navegan. Esto tiene sus explicaciones:

En primer lugar, pertenecer a una asociación, con la que no se puede mantener habitualmente un contacto personal, no resulta interesante.

En segundo lugar, cuando el marino está en casa de vacaciones, normalmente lo que más desea es olvidarse de todo lo que suene a barco.

En tercer lugar, hay una desconfianza innata por parte de los que navegan hacia los marinos que se han quedado en tierra.

Esto hace que las asociaciones de tipo cultural, recreativo o de amistad, sean aceptadas básicamente por los que ya no navegan. Tenemos, sin embargo, otro tipo de asociaciones, que son las que persiguen unos objetivos profesionales.

En este grupo hay que considerar a Colegios profesionales, como el Colegio de la Marina Mercante Española (COMME), que para poder crecer tuvo que conseguir la colegiación obligatoria para los marinos españoles que navegan en navieras españolas y los sindicatos.

A nivel internacional, destaca la *International Transport Federation (ITF)*. En España podemos citar *UGT-Marina Mercante*, que representa a *ITF* y el *Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM)*, que actualmente está unido a *Comisiones Obreras*.

Hay que decir que el *SLMM* nació en los últimos años del franquismo, en la clandestinidad, arropado por el *Apostolado del Mar*.

La iniciativa sindical correspondió también a marinos que, desde tierra, se movieron para coordinar esfuerzos. Su protagonismo a la hora de negociar convenios con las empresas navieras y la convocatoria de una serie de huelgas, les dieron el impulso necesario para conseguir mover a los marinos embarcados de su recelo y escepticismo inicial.

Con todo, fuera de las navieras importantes, que cuentan con representantes sindicales, en navieras pequeñas y especialmente para aquellos marinos que navegan en el extranjero, el estar semanas o meses por esos mares sigue siendo un obstáculo para cualquier iniciativa de unión.

4.2 El barco en puerto

Cuando una persona llega a un país, a una ciudad, aunque sea por motivos de trabajo, incluso estando de paso, se instala en un hotel, residencia o domicilio particular. Esta persona, aunque forme parte de un grupo, que ha dejado atrás, ha penetrado en una nueva sociedad, tuvo tal vez que pasar previamente unos controles de aduana e inmigración, pero una vez dentro, puede moverse como un ciudadano más.

La propia tripulación de un avión, cuando descansa en una ciudad, es llevada a un hotel y hasta que tengan que volver a volar, durante el tiempo de estancia en ese lugar, podrán ir a donde deseen o recibir en su habitación de hotel a quien quieran.

Cuando un barco llega a puerto, la tripulación no inicia un período de descanso, sino que sigue en plena actividad, atendiendo las tareas que según su cargo a bordo, les corresponda desempeñar durante la carga o descarga.

Por otra parte, un puerto es siempre una zona fronteriza y, por tanto, sujeta a controles. Si es en un país extranjero, el marino sólo podrá salir a tierra con un pase que le habrán dado.

La conexión física entre el barco y la ciudad que lo acoge es el *portalón*, una *escala* o una simple *plancha*, en uno de cuyos extremos frecuentemente habrá un vigilante o policía, que controlará las entradas y salidas del barco.

La expresión *salir a tierra*, tan propia de la gente de mar, refleja que el marino, aunque su barco esté en puerto, mientras esté a bordo *no está en tierra* y que, por tanto, cada vez que quiere acceder al mundo que rodea los muelles, tiene que *salir* de su *mundo*, de su *madriguera*, de su barco.

Hay que tener en cuenta también, que los muelles están muchas veces alejados de la ciudad y que a veces hay que caminar bastante y no sin peligro, pues al atardecer, caminar por muelles, en los que hay contenedores, vagones de tren, carga amontonada, inspira siempre el recelo a sufrir un asalto.

Roland Doriol¹²⁹ escribe: "*La primera escala en Japón es en el muelle de madera de*

¹²⁹ Roland Doriol "*Informe de un sacerdote obrero jesuita sobre su vida con los marinos*" Christus, París

Nagoya...después de haber pasado la verja del puerto, andamos haciendo auto-stop por la carretera general. Pero el gesto casi universal de levantar el pulgar para hacer auto-stop no vale aquí y nos vemos obligados a andar ocho kilómetros para encontrar una fonda..."

Caminar ocho kilómetros por una carretera que lleva de un muelle a la ciudad, aparte de cansado implica sentirse un paria.

Al margen de la comprensión o no del signo de hacer auto-stop, mucha gente tendrá miedo de pararse y recoger a unas personas extrañas, con aspecto de venir de lejos, pensando que a lo mejor los desvalijan.

Una vez en la ciudad, con bastante aspecto de despistados, los marinos suelen recorrer calles y calles, con ganas de disfrutar de unas horas lejos del barco.

Cuando haya transcurrido el tiempo disponible para la salida, deberán regresar a bordo y nuevamente, el portalón, un paso estrecho, significará dejar la ciudad y volver a integrarse a la rutina del barco. De hecho, el regreso a bordo, sobre todo cuando uno se encuentra en un país extranjero y si a bordo está más o menos adaptado, representa como un volver al hogar. Es el propio punto de referencia, el espacio en donde uno se siente seguro, en donde sabe quién es y cuál es su rol.

En un barco no es fácil recibir visitas. Normalmente, si no es con un permiso especial de la autoridad competente en ese ámbito, no se puede acceder a los muelles y en muchos casos, el acceso a bordo de personas ajenas no autorizadas es imposible.

Aunque un barco mercante no goza de extraterritorialidad, y por tanto está afecto a las normas penales del país en que se encuentra, se observa un respeto por su organización interna y, si no es por un asunto delictivo o de competencia policial en general, nadie puede entrar a bordo, sin el permiso del capitán.

El tripulante, durante las horas de trabajo a bordo, suele fijarse en la ciudad que lo circunda. Si es anochecido, las luces dan una especial sensación de vida, de movimiento. Se ve como un mundo separado del propio y en el que el tripulante intentará sumergirse durante unas horas, pero

sin perder en todo instante

esa identidad que le otorga el ser miembro de un tripulación.

Por otra parte, el hecho ya citado de que un puerto es una zona de frontera, hace que el marino se vea sometido a un control aduanero muy estrecho. Cada vez que sale a tierra, deberá pasar ante un puesto de vigilancia en donde le pueden hacer mostrar los objetos que lleve en las manos o incluso dejarse cachear. Como, por otra parte, los puertos han sido y son zonas por las que habitualmente se cuele contrabando y, hoy día, droga, todo marino es por principio sospechoso.

El barco, cuando llega a puerto, lo hace con la misión de realizar las operaciones de carga o descarga de mercancías o embarque y desembarque de pasajeros lo más rápido posible. No se entra nunca en consideración de lo que pueda ser más deseable por parte de la tripulación. Así, un barco puede atracar a las 6 de la mañana a un muelle, lejos de la ciudad, ponerse a trabajar y ocho horas después, hacerse de nuevo a la mar. Teniendo en cuenta, en este caso, el trabajo de la tripulación en puerto y lo lejos que queda la ciudad, es muy posible que nadie o casi nadie salga a tierra.

Hoy día, muchos barcos están sólo horas en puerto y sin apenas posibilidad de *pisar tierra*.

Si se trata de grandes petroleros, ocurre que normalmente atracan en pantalanes, o amarran a boyas, lejos de cualquier ciudad, sin posibilidades de ir a tierra. Los petroleros que van al Golfo Pérsico a Siria o al Líbano, por citar algunos lugares, no ven tierra más que a través de los prismáticos y la única satisfacción que tendrán será el hecho de recibir y enviar alguna carta, a través del consignatario.

4.2.1 La relación del marino con las personas que vienen a bordo

En los barcos suele decirse que la gente de tierra cuando, sube a bordo, sólo busca dar trabajo o beneficiarse en algo.

Lo primero es porque, los agentes del barco o de la carga y también las autoridades, vienen a todas horas, sin consideración a las horas de comidas de los barcos y dan todas las instrucciones que consideran oportunas.

En segundo lugar, muchos de los que suben a bordo, esperan llevarse en la cartera o bajo la gabardina, una botella de whisky, un cartón de tabaco, o ambas cosas.

La relación del marino con la gente de tierra que viene a bordo, no es una relación abierta, que favorezca el encuentro persona-persona, sino más bien una relación laboral, comercial o burocrática. En algunos puertos y sobre todo en caso de barreras idiomáticas, apenas habrá interrelación. En el mismo escrito antes citado, Doriol¹³⁰, cuenta: *"En Yokohama y en Kobe...se carga el barco sin ninguna conversación innecesaria entre los japoneses y los oficiales indios de cubierta, a quienes ignoran puntualmente. Los japoneses no tienen nada que pedir, ni esperan nada...Hay pequeños intercambios entre los marineros y los vendedores de baratijas y aparatos eléctricos..."*

Los estibadores y demás personal, suelen hablar sólo con su capataz, mientras que será éste el que se entienda con los oficiales del barco.

La subida a bordo de vendedores ambulantes es todo un acontecimiento. Suelen montar su escaparate en un comedor del barco y ofrecen toda clase de souvenirs y otros artículos atractivos. Es un aliciente para la tripulación aunque sólo sea por que se divierte viendo lo que le ofrecen. La mayor parte de estos vendedores cuenta ya con el regateo, que se convierte así en un aliciente más de la compra. El que adquiere algo, después de un largo regateo, se vuelve muy contento al camarote pensando, no sólo que ha hecho una buena compra, sino que también sintiéndose orgulloso de como ha mostrado a sus compañeros el arte del regateo.

En algunos países de África, viene una avalancha de personas a bordo. Como dice Doriol, *"se necesita la maña para distinguir a los verdaderos guardias de seguridad y verdaderos trabajadores portuarios en medio del enjambre de los visitantes de ocasión que venden frutas y recuerdos"*.

La actitud cambiante de los propios tripulantes, según el país, es una explícita manifestación de actitudes instintivamente racistas, o cuanto menos comparativas. Así es destacable la diferente

¹³⁰ ver (129)

actitud de un marino español en un puerto de África y en un puerto del norte de Europa. En el primer caso, se dirigirá a los portuarios y a la gente que se mueve por los muelles de tú y con un aire de superioridad instintivo. En el segundo caso, su actitud será respetuosa y muchas veces reflejará un complejo de inferioridad.

Dentro de las personas que suben a bordo, forman una excepción los llamados *visitadores de barcos*, de los centros de Apostolado del Mar y similares, que van a los barcos a llevar información sobre las actividades que realizan, a invitar a los tripulantes a participar de ellas, a ofrecer material cultural y religioso, a facilitar el transporte de los marinos del barco a los centros de asistencia, o simplemente a charlar e interesarse por los posibles problemas de la gente a bordo. Estas visitas se producen en muchos puertos de todo el mundo y suelen ser bien acogidas por los marinos, entre otras cosas porque lo que ofrecen es gratuito y desinteresado.

La visita del consignatario del barco, o agente representante del armador, es acogida con expectación, pues es el que trae el correo, el dinero y las noticias sobre cuánto tiempo se estima que durará la carga o descarga, así como noticias sobre el próximo viaje.

Si el barco está en su puerto base o en otro puerto no muy lejano, es probable la visita de personal directivo del armador, ante cuya presencia todo el mundo sentirá de alguna manera la presión psicológica que genera *la visita del dueño*.

4.2.2 La relación del marino con la población de los puertos: comunicación y diversión

Para el marino la llegada a puerto, siempre y cuando vaya a estar el tiempo suficiente para salir a tierra, es una fiesta. Significa romper la monotonía, conocer algo nuevo, comunicarse con casa, divertirse.

Dentro de la diversión, al igual que ocurre a la población de tierra, lo frívolo atrae porque proporciona una satisfacción fácil e inmediata, mientras que cualquier actividad humanamente más enriquecedora, como puede ser una visita cultural o intentar conocer un poco en serio a la gente de un lugar, siempre resulta más difícil y requiere un esfuerzo.

De hecho, la circunstancia de que el marino no gaste dinero en la mar y de que reciba un dinero

al llegar a puerto, hace que antes de llegar, piense en lo que hará y cuando llega, procure sacar partido a esa situación de rico por unos días.

Es común que el marino acostumbre a coger taxis y guste de cenar fuera del barco.

En los puertos, en las calles de alrededor, el marino encontrará locales con luces de colores, en los cuales podrá tomar algunas copas con los amigos y si lo desea, podrá también gozar de compañía femenina que le está esperando.

Dice J.C. Healey¹³¹ *"El marino en puertos lejanos está amparado por el velo del anonimato. Esta circunstancia, junto con el deseo de una satisfacción sexual, tiene que afectar a la reacción física y psicológica del marino hacia su hogar."*

Por supuesto que, como en tierra, hay gente frívola, sin problemas morales o éticos, y hay gente que busca vivir en congruencia con unos valores. Un gran número de marineros pertenece a este último grupo, y a todos los que de una u otra manera buscamos reivindicar socialmente la figura del marino, tan deformada por novelas y leyendas, nos disgusta unir a esta profesión con la conocida frase *"en cada puerto, un amor"*.

Sin embargo, esta actitud, no implica olvidar la importancia sociológica que en los puertos tiene la prostitución. Healey tiene razón al hacer referencia a dos aspectos importantes: el deseo instintivo y el anonimato. A esto cabe unir el factor "facilidad". Para un marino, para toda persona que llega a un lugar extraño, sin tener ningún vínculo personal con sus habitantes, es muy difícil iniciar una relación de amistad, o de simple comunicación humana, con la gente de un puerto, que le permita por unas horas ampliar el círculo humano en el que se mueve cotidianamente a bordo.

Para el marino, el acudir a un local nocturno, aunque sólo se limite a tomar unas copas y hablar un rato con una mujer, es una manera de comunicación fácil y que, además, carecerá de cualquier otra implicación. Por supuesto que las circunstancias y el impulso instintivo le pueden conducir a algo más, amparado en el anonimato.

Otra característica de esta circunstancia es el atractivo que ofrece la bebida alcohólica, como

¹³¹ Healey, J.C. *"Foc'sle and Glory Hole: A study of merchant marine and his occupation."* Merchant Marine Publishers Association. New York, 1936.

medio de alcanzar rápidamente una sensación divertida y desinhibida. Muchos son los marinos que en tierra beben más de la cuenta, como una forma más de entrar fácil y rápidamente en una situación de "pasar bien".

Aflora aquí el importante papel de la necesidad intrínsecamente humana de la comunicación, que tiene todo marino, como ser humano. Hay muchos estudios psicológicos y sociológicos en torno al papel que desempeñan el alcohol y la prostitución, como sucedáneos de una relación humana que ayude al hombre a vencer la sensación de soledad.

No hay que olvidar aquí la importancia del sentido de los "roles"¹³². Hay ciertas actitudes que son típicamente propias de una determinada situación. En un barco, salir a tomar unas copas, puede verse como una conducta "que cabe esperar del rol de marino".

De hecho, el tripulante con inquietudes culturales que se dedica a visitar monumentos y que declina el ir a tomar unas copas (aunque ello no tenga que implicar nada más), será posiblemente visto como un ser extraño. Lo común, incluso dentro de una actitud seria, es salir a dar un paseo y tomar algo.

El marino que, como hemos visto, necesita sentirse integrado en el grupo humano de la tripulación, buscará también participar de alguna manera de las salidas de sus compañeros para no menoscabar esa integración.

Estas actitudes variarán según el puerto. Cuando es del propio país, la salida puede ser un ir a cenar, un ir al cine, aparte de que la mayor facilidad de hablar por teléfono con casa, hará que el marino se sienta más próximo al mundo de los que le esperan.

Cuando el marino se encuentra en un país extraño, cuando la comunicación con casa sea más remota, su familia quedará más como algo disociada de la realidad cotidiana y más fácilmente podrá entrar en la rueda de vivir por unas horas un mundo de ficción.

En este sentido, tienen un importante papel a desarrollar los *centros para marinos*, como el *Apostolado del Mar* y similares, en su oferta de medios para comunicarse con casa o de pasar un

¹³² ver apartado 2.3.1

rato entretenido y de poder establecer una relación humana con nuevas personas, de manera sencilla y al mismo tiempo sin necesidad de incurrir en frivolidades. Estos centros ofrecen la posibilidad de que el marino pueda ver satisfecha su ansia de compañía y también de distracción a través de excursiones o posibilidades lúdicas.

En cualquier caso, cuando el marino regresa a bordo, siente un bienestar. Como escribe Hahman¹³³, el marino sale a tierra con ganas de pasarlo bien, pero al regresar tiene una sensación de seguridad, que le ofrece la institución total.

Como caso curioso, explica Roland Doriol¹³⁴, se da entre marinos filipinos, los cuales, cuando dos o más barcos filipinos coinciden en un puerto, se reúnen en uno de los barcos, en vez de acudir a un local de tierra. En esas circunstancias, "*no intercambian palabras solamente, sino canciones, pescado, papeles y revistas...*"

4.3 Los barcos de pasaje y la relación con los pasajeros

El pasaje representa una posibilidad de contacto con ese mundo exterior. Para evaluar la relación del pasaje con la tripulación, debemos contemplar dos aspectos:

1) el papel que desempeña el pasajero en la institución barco y

2) el distinto contacto que puedan tener los tripulantes según su departamento y categoría profesional, con el pasaje.

1) Si se trata de un *ferry* o transbordador, cuyas travesías duran un día o una noche, podemos considerar que los pasajeros no desempeñan ningún papel dentro de la institución barco. Están meramente de paso y no aportarán a la tripulación mayor contacto con el mundo exterior del que representa las horas que todos los días pasan en puerto. La posibilidad de contacto será mínima, incluso para los camareros.

¹³³ Hahman, E. "*Seamen Ashore*" New Haven: Yale U. Press. 1.952.

¹³⁴ ver (129)

Si se trata de un barco de cruceros y años atrás transatlánticos que iban cargados de emigrantes, la situación cambiaba por completo. Ahí el pasajero llega a formar parte en cierta manera de la institución total.

Por supuesto, la condición de tripulante y la de pasajero son totalmente distintas. Ambos embarcan libremente, pero mientras que unos van a trabajar, otros van a divertirse (barcos de cruceros) o a trasladarse, mientras que unos van para ganar dinero, los otros van para gastarlo. El tripulante estará una serie de meses a bordo, a tenor de lo que prevea su contrato y durante ese tiempo, irá a dónde le manden.

El pasajero embarca para 1 o 2 semanas y elige justo el viaje que más le gusta o conviene. El tripulante tiene un trabajo diario que realizar y el pasajero tiene todo el tiempo a su disposición.

Para el pasajero existe un rol a desempeñar (el de pasajero) y conservará en todo momento su identidad, seguirá siendo un empleado de banca, un tendero, un arquitecto...lo que sea lo será durante toda la travesía y la gente que conozca sabrá pronto quién es y qué hace allí. En cambio, como hemos visto, el tripulante es identificado a bordo por su cargo o profesión, tanto en las horas de trabajo, como en las libres.

En alta mar, ni el pasajero ni el tripulante podrán físicamente desembarcar, por lo cual el pasajero sufrirá también el efecto del enclaustramiento.

Con todo, el pasajero no llegará a vivir la problemática personal y familiar del marino y de hecho pasará a bordo de manera bastante superficial.

En cuanto al esquema jerárquico, el pasaje queda de alguna manera dentro de él, en el sentido de que en todo aquello que afecte al orden, la convivencia y la seguridad a bordo, también el pasaje deberá acatarlo. Cuando en los barcos de pasaje se hacen los obligatorios ejercicios de abandono de buque, se ejerce una cierta autoridad sobre los pasajeros al requerirles a acudir todos a cubierta, con los chalecos salvavidas puestos.

En caso de emergencia, el pasaje deberá acoplarse plenamente a las instrucciones que reciba del capitán o de los oficiales.

El capitán es la máxima autoridad a bordo, también para el pasaje y tiene capacidad para

detener durante la travesía a cualquier persona que amenaza con perturbar seriamente la vida de a bordo. Es más, en los barcos de pasaje suelen llevarse algunas armas para casos de especialmente graves.

El doctorando ha vivido una situación de semimotín a bordo de un barco de pasaje, en reivindicación de la libertad de un polizón. Ante el peligro que suponía una parte importante del pasaje manifestándose amenazante, se tomaron medidas para detener a los cabecillas y encerrarlos hasta la llegada a puerto, en camarotes cerrados con candados.

Los pasajeros en realidad conviven parcialmente con algunos de los miembros de la tripulación, pero son perfectamente diferenciables de éstos, en cuanto que internos de una institución total.

2) Si pensamos ahora en la relación que se puede establecer entre tripulantes y pasaje, diremos que, por departamentos, el que más contacto tiene es el de fonda, especialmente los camareros que sirven en el comedor o en el bar, o que limpian el camarote y están en contacto regular con el pasaje. Dentro de este departamento, sobrecargos y mayordomo, tendrán también contacto con el pasaje, ya que estarán supervisando el trabajo de los subalternos de fonda y se pasearán por todos los salones del barco. El departamento que menos contacto tiene es el de máquinas, con excepción del jefe de máquinas, que junto con el capitán y el 1er. oficial, suele comer con el pasaje. Los subalternos de máquinas no tienen, en cambio casi ningún posible contacto con el pasaje, mientras que el personal subalterno de cubierta, lo tendrá en cierta manera cuando haga trabajos de mantenimiento en cubierta, durante la vigilancia de los portalones en puerto, etc.

Del departamento de cubierta, por lo dicho, el capitán y el 1er. oficial (en otros países le llaman 2º capitán), son los que mayor relación tienen con el pasaje, de manera que se puede decir que las *public relations* suceden aquí a las exigencias náuticas.

También hay que considerar a los oficiales jóvenes, que aprovechará el tiempo que dure el crucero o la travesía para entablar alguna amistad con personas del pasaje.

En realidad, desde el punto de vista sociológico, hay una importante diferencia entre un barco de carga y un barco de pasaje.

En el primero, está mucho más potenciada la vida de tripulación. Las razones son muy simples, y

es que fuera de la misma no hay otras posibilidades en alta mar. Además, en un barco de carga, desde capitán hasta mozo, todos tienen unas condiciones de vida similares. Uno tendrá mejor camarote que el otro y en general gozará de ciertas prerrogativas que otros no, pero hay una cierta homogeneidad, especialmente cuando todos los tripulantes sean de la misma nacionalidad.

En los barcos de pasaje, al haber tantos tripulantes (200, 300,...depende) y vivir tan separados entre sí, muchos ni se conocen entre ellos. Las categorías profesionales están aquí mucho más marcadas. Los oficiales visten de uniforme, habitan las cubiertas altas del barco y tienen una cierta, aunque limitada, relación con el pasaje. Los subalternos viven con muchas incomodidades y estrecheces. Es conocido que en los grandes y lujosos barcos de cruceros, suelen darse situaciones de explotación y marginación dirigidas a tripulantes de países del Tercer Mundo, a los que se les pretende exigir que trabajen mucho y por poco dinero y encima amenazados.

Volviendo a la diferencia sociológica que hay entre esos distintos tipos de barcos, podemos concluir que hay más vida propia dentro del ambiente interno de la institución barco de carga, que en la de barco de pasaje.

4.4 La relación del tripulante con su familia

Dentro del apartado de las relaciones del marino con el mundo exterior, la relación con la familia tiene una importancia decisiva. De hecho, una gran parte de los marinos dejan la profesión por estar hartos de vivir siempre lejos de la familia. La familia, como grupo social primario y básico, requiere la convivencia de sus miembros. En ella no sólo se desarrollan los lazos humanos más íntimos, sino que además se produce la transmisión de todos aquellos conocimientos, ideas, valores y actitudes, que constituirán la columna vertebral sociocultural de los miembros que en su seno nazcan.

Por este motivo, la profesión de marino siempre ha sido vista como incompatible con una vida de familia tradicional y por este mismo motivo, para todo marino, la relación que mantenga con su familia, a pesar de las circunstancias, es un objetivo prioritario, fuera de los estrictamente profesionales.

Vivir separado de la familia tiene consecuencias negativas para el marino y también para su familia.

*"El marino se convierte en un visitante en su propia familia"*¹³⁵

Como veremos en los apartados siguientes, la circunstancia del marino de *estar siempre de paso*, da lugar a importantes problemas a la hora de organizar la vida de familia y la educación de los hijos.

4.4.1. Problemática de la familia del marino

Es prácticamente un tópico decir que la vida de marino y la de familia son incompatibles. Las imágenes del marino que conoce a su hijo cuando ya tiene 1 año o la del marino que llega a casa y los hijos pequeños se ponen a llorar porque lo desconocen, son y han sido utilizadas en novelas y películas.

En los años setenta, con la paulatina mejora del sistema de vacaciones, que desembocó en el 4 meses embarcado y 2 meses en casa, este panorama mejoró sustancialmente, aunque con ello no se eliminaron todos los problemas que la vida de mar plantea a la familia.

En un forum en *Lübeck* (Alemania)¹³⁶, una esposa de marino comentaba lo que habían mejorado en la marina mercante las posibilidades de mantener un contacto más seguido con el marido, en base a las vacaciones más frecuentes, la posibilidad de acompañar la esposa al marino en algunos viajes y la facilidad de comunicarse telefónicamente desde alta mar.

Probablemente, esta opinión correspondía a una esposa de oficial o capitán, que son quienes suelen tener más facilidad para embarcar como familiar acompañante y porque son también los oficiales los que tienen más acceso al teléfono o a la fonía del barco. Estas mejoras son reales, cómo lo es todo lo relativo al confort a bordo, pero no podemos generalizar, sino que debemos tener en cuenta que hay grandes diferencias entre distintos tipos de barcos.

¹³⁵ Forsyth, Craig J. and Bankston, William "The merchant seaman as a social type: a marginal type of life-style" Revista Free Inquiry in Creative Sociology, vol.I - Louisiana State University Mayo 1983.

¹³⁶ Revista "Lass Anker Fallen", nº 3/93. Bremen

Fue precisamente en la citada década de los setenta, cuando fue tomando fuerza la figura del barco bajo pabellón "de conveniencia" y con ello, los tripulantes del Tercer Mundo, a los que se podía enrolar para campañas de 1 año o similares.

El proceso de desmantelamiento de las flotas de los países llamados industrializados, en favor de los países de "libre bandera", representó un aumento masivo del número de tripulantes de "mano de obra barata", que aceptaban los largos períodos de embarque y con unas condiciones de comodidad y seguridad a bordo, muy distintas de los niveles alcanzados en barcos modernos, de armadores serios.

De una u otra manera, con vacaciones más o menos frecuentes, la profesión de marino supone unas fuertes contrariedades de cara a la vida de familia.

Craig J.Forsyth y Robert Gramling ¹³⁷ estudian las estrategias con que las familias de marinos mercantes se adaptan a esa situación de ausencia del marido y padre.

En las últimas décadas se han realizado muchos estudios sobre la incidencia en la vida de familia de los horarios de trabajo, quedando claro que aquellos horarios o calendarios de trabajo no tradicionales, son problemáticos para las familias.¹³⁸

Los marinos mercantes representan una forma extrema de programas de trabajo anormales, aunque sus problemas sólo difieren en grado de los de otros trabajadores con horarios no habituales. Familias con programas de trabajo no convencionales no pueden esperar desarrollar un sistema de organización y de roles convencional.

De hecho, si lo intentan, están cometiendo un error.¹³⁹

¹³⁷ Forsyth, Craig. J & Gramling, R. *"Adaptive Familial Strategies Among Merchant Seamen"* University of Southwestern Louisiana. Human Sciences Press Lifestyles: Family and Economic Issues, vol.11 (2), Summer 1.990

¹³⁸ Bohen, H. & Viveros, A. *"Balancing jobs and family life"* Philadelphia: Temple University Press, 1.981.
 Boss, P. *"A clarification of the concept of psychological father presence in families experiencing ambiguity of boundary"* Journal of Marriage and the Family, 39. 1.977
 Boss, P. *"The relationship of psychological father presence, wife's personal qualities and wife family dysfunction in families on missing fathers"*, Journal of Marriage and the Family, 42, 1.980.

¹³⁹ ver (137)

Forsyth y Gramling, estudiando las estrategias desarrolladas por distintas familias ante las ausencias periódicas del padre, hallaron 5 sistemas:

- a) Autoridad familiar alternante entre marido y esposa.
- b) Autoridad conflictiva: La esposa ejerce la autoridad cuando el marido está fuera, pero no hay acuerdo sobre quién ejerce la autoridad cuando el marido regresa.
- c) Autoridad sustitutiva: La autoridad del marido/padre es ejercida por otro pariente masculino, mientras aquél está ausente.
- d) Autoridad contingente: No hay traspaso de autoridad, sino que ésta se ejerce por la esposa en aquellos asuntos urgentes, reteniendo en todo momento el marido la autoridad.
- e) Autoridad transferida: El marido es un huésped periódico y la esposa asume los roles tradicionales de padre y madre, excepto en lo que se refiere a la fuente principal de ingresos.

Para realizar este estudio, los citados autores, tomaron una muestra de 141 familias de marinos mercantes, durante un período de 7 años (1981 - 1987). De las personas entrevistadas, 111 eran marinos mercantes, 29 eran esposas y 23 hijos adultos. 89 eran oficiales o familiares de los mismos y 52 personal subalterno o familiares de los mismos.

Un 44% se decantó por la solución c) (sustitución del padre por otro familiar masculino), un 23,4% entraba en conflicto cuando el marido volvía (caso b)

Sustitución del padre/marido: En este tipo de solución, el padre o el hermano del marino, asumen ese rol en su ausencia, aunque más se da todavía que lo haga algún miembro masculino de la familia de la esposa. Muchas familias de marinos, a la hora de buscar lugar de residencia eligen uno que esté cerca de la familia de la esposa. Esto tiene un sentido importante de tranquilidad para el marino, dado que la impotencia desde la mar ante ciertas dificultades es causa de angustia.

Conflicto: Surge la situación de conflicto al tomar la esposa decisiones y a adoptar tareas propias masculinas en ausencia del esposo. Cuando ambos estaban juntos, compartían responsabilidades. Al ausentarse el esposo, éste se da cuenta de que ella va tomando iniciativas en cuestiones que decidía él. Ella por su parte, se siente molesta cuando el marido regresa y quiere ejercer una autoridad, a la que ella ya se ha acostumbrado.

Este fenómeno se da, por ejemplo con la educación de los hijos. La mujer que ha tenido que hacer de padre y madre, se siente molesta cuando el marido pretende corregir ciertas cosas a los hijos o le critica su manera de educar. Si la esposa planta cara, reivindicando lo que considera le corresponde, el marido se sentirá que en su casa, ante sus hijos, no es nadie. Por su parte, la mujer que se ve censurada en lo que hace cuando está sola, verá por momentos al marido como a un extraño que viene a perturbar su vida.

De una de las entrevistas realizadas por *Forsyth y Gramling*, una esposa declaró: *Tengo problemas cada vez que viene a casa...no parecemos armonizar...desmonta mi organización...los niños no escuchan...él actúa como si hubiera estado en los últimos meses en casa...cuando se va, tardo aproximadamente una semana en volver a organizarlo todo...*

....y otra esposa comentó: *Cuando viene a casa, surgen problemas con todo el mundo. Pretende autorizar a los niños cosas que se apartan de las reglas que tengo establecidas y discute conmigo sobre ello. Es bueno tenerlo en casa, pero después de un par de días de discusiones, simplemente estorba. Su marcha tiene un doble filo. De una parte lo extraño y de otra, las discusiones se acaban.*

Autoridad contingente: El aspecto más polémico en este caso, es el de la educación de los hijos. La madre actúa claramente en nombre del padre, que es quien acaba de poner los matices cuando vuelve a casa. Al padre le corresponde aquí el papel de severo, lo cual no es fácil.

Un capitán de cincuenta y tantos años decía: *Suerte tiene el marino al que los hijos le salen estudiosos, porque de lo contrario está apañado: si al llegar a casa intenta ponerlos en línea, dirán: "este pesado podría volverse al barco" y si no quiere amargarse la estancia y hace la vista gorda, dirán: "esto es jauja" y no se enmendarán.*

Huésped periódico: Los largos períodos de ausencia, hacen que el marino se convierta en un huésped periódico, en una visita. Es difícil de mantener una relación familiar estable sobre la base de 4 meses de contacto al año (y no digamos si sólo es 1 mes).

El marino, que llega a casa después de un tiempo de estar ausente, no habiendo vivido el día a

día, cae como un extraño.

Para el propio marino, la casa y las personas que dejó cuando se fue, no son exactamente iguales. Es una sensación muy común la de que tanto el marino como los suyos, tengan un poco la impresión de que se trata de una visita. Aparte de la extrañeza que pueda producir el tiempo de separación, hay otro factor, que tiene también importancia, y es el hecho de que al llegar el marino a casa, él está de vacaciones, cuando posiblemente los otros miembros de la familia deban atender sus obligaciones cotidianas. En una familia en que los hijos van al colegio, o si hay alguno ya mayor, tal vez trabaje, la mujer lleve todo el peso de la casa e incluso puede ocurrir que trabaje fuera, una persona, que se levanta tarde, mientras los demás madrugan, que sale a dar una vuelta porque no sabe qué hacer, que tiene muy claro que después de x meses en la mar, ahora le toca pasarlo bien...se convierte en un huésped, en una visita. Esta condición lo margina, pues él es distinto que los suyos.

Un marino entrevistado por *Forsyth y Gramling* decía:

Mi mujer hace una gran labor con los niños. Yo no quiero meterme en su sistema de educar...A veces me siento ajeno a todo...Sólo intervengo cuando alguien me lo pide.

Según Forsyth y Gramling, la estrategia del huésped periódico es la única viable, en ausencia de un pariente cercano. ¿Por qué?

La mayor parte de las familias de marinos mercantes pertenecen a una clase obrera tradicional y tienen ciertos valores y conceptos de los roles familiares. Cuando una de estas familias se enfrenta a la ausencia del padre, la primera respuesta es la de retener la estructura familiar tradicional a la hora de reemplazar la figura del marido y padre. Al faltar un pariente cercano la familia comienza lo que parece un paso inevitable a la familia no tradicional. En tal caso, la autoridad del padre va decreciendo, mientras la de la madre aumenta.

El resultado del estudio realizado por los citados autores es de que lo que afecta a la familia no es tanto la ausencia del padre, como la estrategia utilizada. El padre acepta ser el huésped periódico antes que caer en lo que Mac Iver (1950) llama un estado de *anomia* (carencia de significación social). Tanto el estado de autoridad conflictiva, como la contingente suponen estados *anómicos*

para el marino mercante.

El marino, como huésped periódico, no tendrá que librar una batalla con la mujer, ni tendrá que ejercer un rol que no desea ante los hijos. Este esquema es el menos ambiguo. La madre asume un rol de marcar la disciplina y hacer las gestiones necesarias.

El padre conserva una función muy importante: es el que trae el pan a casa.

En el estudio realizado en *Flensburg*, Alemania, por orden del Ministerio de Transporte y Comunicaciones ¹⁴⁰ a bordo de 15 barcos en diferentes viajes, un 43,9% de los tripulantes encuestados consideraban que la navegación suponía un duro gravamen para las relaciones familiares, mientras que un 23% consideraba que sólo afectaba parcialmente. Un 36,3% temían una desmembración de la familia y un 61,5% consideraba que era muy duro para la esposa la ausencia del marido. Según el 86,8% de los encuestados, las esposas no eran autosuficientes y ante situaciones difíciles recurrían a parientes o conocidos.

Por otra parte, un 38,5% tenían la impresión de que la mujer, a causa de las largas separaciones, se había vuelto más independiente y cuando el marido, al llegar de vacaciones, quería tomar ciertas decisiones, había tensiones. Esta problemática se daba básicamente en los tripulantes de cierta edad, probablemente por tener ya unos prejuicios en cuanto a competencias de decisión en la familia.

Un 67,7% de los casados, veía el grave inconveniente de no tener prácticamente influencia en la educación de los hijos.

En el año 1.984, en la encuesta realizada por el *Apostolado del Mar* de España ¹⁴¹ se abordó también el tema de la familia del marino y, al margen de las respuestas concretas, en el puerto de Vigo, se recogieron las siguientes frases pronunciadas por esposas e hijos de marinos:

"La presencia del marido en casa, en sus cortas permanencias, da lugar a una vida agitada, al querer vivir intensamente el poco tiempo para estar juntos..."

¹⁴⁰ *Sozialpsychologische Untersuchungen an bord deutscher Seeschiffe*. G.Mau, V.Gassnen. K.Langhans y H.J. Jensen. Fachhochschule Flensburg, 1.974.

¹⁴¹ ver (91)

"A veces el marido acaba convirtiéndose en una cuenta corriente en el banco".

"Es difícil la convivencia cuando se prolonga su estancia"

"La cosas importantes se las consulto a mi padre, pero las de cada día las hablo con mi madre...es la costumbre."

"Cuando mi padre riñe, se olvida al momento,; en cambio mi madre pone castigos que hay que cumplir."

Tanto el estudio realizado en Alemania, como el del *Apostolado del Mar* de España, vienen a confirmar la tesis de *Forsyth y Gramling*. Tanto en la relación con la mujer como con los hijos, el evitar conflictos de autoridad, delegando ampliamente en la madre, favorece la convivencia, aunque eso no quita que se pueda producir un distanciamiento.

*El marino se envuelve en su rutina, se acostumbra a la calma; la vida de mar es dura en muchos aspectos, pero cómoda en otros: tienes trabajo, pero tus horas de descanso en un barco mercante son tuyas. La familia se acostumbra a prescindir del marido y del padre y, aunque haya mucho cariño, la falta de convivencia cotidiana separa enormemente.*¹⁴²

Después de aceptar que la vida de mar es un grave inconveniente para la vida de familia y después de ver también, que entre las posibles soluciones sobre el modo de repartir la autoridad, la del "huésped periódico" parecía la mejor, habría que añadir alguna consideración:

Indudablemente, es importantísimo para el marino y para su familia que las vacaciones, el tiempo de estar juntos, sea satisfactorio para todos. En caso contrario la ilusión ante cada reencuentro se transformará en frustración, socavando profundamente a la larga la relación familiar.

El marino debe lógicamente delegar la autoridad familiar cotidiana en la esposa, pero ello tampoco implica un desentenderse, que tampoco complacerá normalmente a la esposa. Hoy día, los medios de comunicación, permiten un contacto más o menos frecuente con la familia y con ello el poder participar en la toma de decisiones o simplemente compartir los problemas con la familia. El marido que desde la mar haya participado de esa manera, al llegar a casa, aunque la vida cotidiana

¹⁴² Rodríguez-Martos, R. *"Trabajo marítimo y familia: dos realidades en tensión"*, ponencia presentada en el XVII Congreso Mundial del Apostolado del Mar. Mombasa, 1.987

esté organizada por la madre, no sentirá que él allí no pinta nada. También los hijos lo verán más cercano.

El marino, desde su soledad obligada, puede caer en la tentación de hacerse su castillo y desinhibirse de los problemas familiares y por extensión de los sociales en general. Del decir "*desde aquí yo no puedo hacer nada*", se puede caer en el "*no me importa nada*".

Otro aspecto a tener en cuenta es la tendencia del marino a fantasear sobre la vida en tierra y sobre su propia familia, lo cual le lleva muchas veces a sensaciones de frustración, cuando la realidad no coincide con la fantasía.

Después de haber reflexionado sobre la problemática de la familia del marino, vamos a fijarnos en lo que representa para el marino la reincorporación a la vida familiar.

4.4.2 Integración familiar

Una característica obvia de la familia del marino es que el marino va a la mar y que, en consecuencia es axiomático que la familia de un marino profesional debe funcionar dentro del contexto de la separación, actual o potencial, a lo largo de su vida profesional.¹⁴³

Esta circunstancia es evidentemente intrínseca de la profesión de la mar. Se podrá aliviar a base de vacaciones frecuentes, se podrá hacer más llevadera mediante unas comunicaciones mejores y más regulares, etc., pero la familia del marino sabe que ha de convivir con esa realidad. Por este motivo, al hablar de la mujer como profesional del mar¹⁴⁴, queda evidenciado que el máximo problema no es la mejor o peor aceptación de la mujer como profesional en los barcos, ni tampoco el grado de aptitud que pueda tener para ejercer esta profesión, sino las repercusiones sobre la vida familiar y cómo en el caso de la mujer, ser marino representaba renunciar prácticamente a la maternidad y de hecho a la formación de un hogar, por lo menos en el sentido tradicional de esta palabra.

¹⁴³ Decker, K.R. "*Coping with Sea Duty*": *Problems encountered and resources utilized during periods of family separation*" pp.113-129. E.J. Hunter and D.S.Nice (eds.) *Military families*, New York: Praeger Publishers. 1978.

¹⁴⁴ ver apartado 3.10

Esa separación es motivo de que el marino quede fuera de los eventos cotidianos de su familia y, en consecuencia, de la toma de muchas decisiones.

Forsyth¹⁴⁵ hace un estudio sobre los rasgos ocupacionales y de la relación con tierra, del marino mercante, que preforman su conciencia de integración familiar.

El factor ocupacional viene medido por cinco variables:

a) factores utilizados para medir el factor ocupacional:

- número de años en la mar,
- tiempo anual de permanencia en la mar,
- duración de los viajes,

b) factores causados por el aislamiento del marino mercante:

- el navegar siempre en el mismo barco,
- el navegar siempre en un puesto similar.

Según Forsyth, el marino que ha pasado la mayor parte de su carrera en posiciones permanentes, es más propenso a desarrollar lazos interpersonales con otros marinos, con lo cual reduce parte del aislamiento. Si tenemos en cuenta que el marino pasa la mayor parte de su tiempo en el barco, su status a bordo debería guardar una relación con la integración familiar.

En realidad suele darse más continuidad en los barcos entre oficialidad que entre personal subalterno, al que cambian tranquilamente a cualquier barco. Este factor unido a la mayor facilidad del oficial a participar de asociaciones terrestres, facilitan según Forsyth un mayor grado de integración familiar por parte de los oficiales, que por parte de los subalternos.

Para valorar la influencia de los rasgos ocupacionales en el nivel de integración familiar, Forsyth considera los siguientes factores:

- La naturaleza de la comunidad en que se reside debe influir en el grado de integración familiar.

Así por ejemplo, el tamaño de la comunidad, contribuirá al grado de integración social que el marino mantiene. El tamaño de una comunidad y su nivel de complejidad, se considera determinante para

¹⁴⁵ Craig J. Forsyth "*Determinants of family integration among merchant seamen*" International Journal of Sociology of the family, vol.18: 33-44. The University of Southwestern Louisiana. 1988.

la integración individual y de grupo¹⁴⁶. Formar parte de una comunidad con un grado complejo de interacciones, capacita al individuo a mantener unos vínculos a través de la distancia.

- La movilidad geográfica es un elemento negativo para la integración. Una persona sola que habita en un lugar fijo, con unas compañías más o menos estables, tendrá más facilidad de integración social, que una que vive de aquí para allá, sin tener ningún núcleo humano fijo al que sentirse ligado. En el mundo de la mar, se dan muchos casos de personas con un profundo desarraigo de base. Estas personas tal vez se muestran indiferentes, mientras otros añoran a la familia, pero lentamente y a medida que van haciéndose mayores el desarraigo va haciendo más mella en ellos, siendo personas que difícilmente pueden adaptarse ya a una vida social y familiar tradicional.

- La participación en asociaciones religiosas u otras, son también elementos necesarios. Aquéllos que procuran mantener esas afiliaciones institucionales, ven reducidos los efectos de su aislamiento.

- La educación es también un factor que ayuda a mantener un mayor grado de integración con el hogar.¹⁴⁷ No cabe duda de que la persona que ha recibido una instrucción tiene a su alcance mayores medios para cultivar la integración a un núcleo social a distancia.

- Finalmente, tener hijos debe ser considerado como un ligamen social que ayuda al individuo a vencer las consecuencias sociales negativas de la soledad a bordo.¹⁴⁸

Forsyth realizó un estudio entre 132 marinos casados, analizando la influencia de los factores arriba indicados en la integración familiar del marino, llegando a las siguientes conclusiones:

A pesar de que la duración de los viajes y los años de profesión marinera son buenos indicadores de la integración familiar, el grado de separación contado por meses en la mar parece ser particularmente influyente. No importa tanto el número de años navegando, o si hace muchos

¹⁴⁶ Tonnies, F. " *Community and Society*" East Lansing Michigan State University Press. 1.957

¹⁴⁷ Middleton, R. " *Alienation, Race and Education*". American sociological Review 28:35-40. 1.963

¹⁴⁸ Grove, W. and Hughes, M. " *Reexamining the Ecological Fallacy: A Study in which Aggregate Data are Critical in Investigating the Pathological effects of Living Alone*". Social Forces 58:1157-77. 1.980

viajes cortos o pocos largos, lo que pesa es el tiempo total de separación de la familia.

La relación entre *status* a bordo y la integración familiar sugiere que el prestigio a bordo del barco y el grado de privación social asociada con el status a bordo es trasladado a las asociaciones de marinos en tierra.

Un esquema de viajes estable, con el mismo grupo humano, promueve la relación entre esos hombres tanto en tierra como en la mar.

Los efectos de tamaño de comunidad, participación religiosa, educación, tener hijos y ser miembro de alguna organización en la integración familiar, es coherente con la integración social general.

El estudio de Forsyth muestra que cuanto más tiempo lleva el marino en la mar, menos integrado está en su familia. Su integración familiar está mediatizada por ciertas características sociales. El nivel de integración familiar del marino mercante está a nivel de su participación asociativa y organizacional.

4.4.3 La comunicación con la familia

La comunicación es un elemento básico para mantener la integración con la familia. A pesar de la distancia, hay marinos que van participando de todas las decisiones importantes que se toman en su familia y hay marinos que prefieren delegar plenamente en la esposa y van siendo ajenos a muchos eventos de los que podrían haber participado a distancia.

En cualquier caso, el marino piensa mucho en la familia, sobre todo el casado.

Las cartas para el marino son algo sagrado. Joseba Beobide, director nacional del Apostolado del Mar y capellán del puerto de Pasajes ¹⁴⁹ declaraba: *El correo en Terranova es un asunto tan sensible, que a veces los tripulantes se han negado a trabajar, porque el Patrón no quería desviarse 20 o 30 millas para recoger el correo. (En los pesqueros, el correo lo lanza el barco que viene de tierra a la mar con una boya y los otros pesqueros, la cazan)...En cierta ocasión*

¹⁴⁹ Beobide, J. *La Soledad en la Gente de Mar*, ponencia correspondiente a las VII Jornadas del Hombre de Mar, celebradas en Barcelona del 2 al 5 de Noviembre de 1.993

llevábamos cerca de un mes en la mar, vino el correo, que nos pasó otro barco y hubo un marinero que no recibió ninguna carta, el único. Me acuerdo que aquel hombre estaba afectado, como si le hubieran pegado un golpe en la cabeza. Para animarle, yo le decía: "Hombre, espera que no sabemos si ha quedado una carta en el otro barco" y el contestaba: "cuando llegue a tierra el voy a decir esto y aquello a mi mujer". Afortunadamente su carta había sido equivocadamente recogida por un compañero, que se la entregó enseguida. Todavía estoy viendo la cara de aquél hombre al ver que era como los demás... Cuando se recibe el correo los tripulantes se retiran al camarote y desaparecen como los conejos, dentro de su madriguera.

Las cartas juegan un papel importante en la vida del marino.

Escribir cartas, quiere decir, concentrarse en las personas a las que uno quiere y hacerles participar a distancia de lo que uno vive. Una postal frecuentemente es un simple saludo, sin más contenido. Una carta es distinta y normalmente el marino va escribiendo cartas durante la navegación, y ése es un rato en el que conversa con la mujer, con los hijos. Mientras escribe la carta, suele mirar esas fotos que tiene en la mesita de noche, o en la pared. Esos ratos, pensando en el hogar, son momentos de vivir la propia intimidad, de hacer un poco presente la familia en el camarote.

Del mismo modo, las cartas hay que saborearlas. Se leen una primera vez deprisa para enterarse lo antes posible de cualquier novedad y luego se releen despacio, saboreándolas.

En la vida de pareja, unas cartas con muchas hojas, es un medio muy válido para mantenerse comunicado.

Cuando un barco llega a puerto, hay dos cosas que inquietan de manera especial: *¿Ha llegado correo?* Todo el mundo mira la cartera del consignatario, de la cual saldrá después el fajo de cartas. La otra cosa es: *¿dónde puedo echar mi carta?* En barcos que atracan cerca de la ciudad y que van a estar un par de días, esto no preocupa tanto, pues ocasiones habrá para hacerlo. Pero en escalas breves, tal vez de horas, todo el mundo está pendiente de poder entregar las cartas al consignatario.

Hoy día, hablar por teléfono es mucho más asequible que hace unos años. En realidad se puede

llamar desde cualquier puerto y, aunque sea un poco caro, una o dos veces al mes se puede hacer.

En los centros de asistencia al marino como *Stella Maris* y otros similares, el servicio de teléfono es uno de los más solicitados. En los muelles no suele haber teléfonos y si los hay, el marino no acostumbra a tener monedas, sobre todo el extranjero y por las tardes, no siempre es fácil encontrar donde cambiar dinero para poder llamar desde una cabina. Por eso los marinos, cuando salen del barco, suelen buscar el *Stella Maris* o su equivalente, para cambiar allí algo de dinero, llamar por teléfono y franquear cartas.

Hablando del teléfono, éste es un medio vivo de comunicarse y representa la alegría de oír la voz de una persona querida y poder dialogar directamente. Sin embargo, normalmente las conversaciones telefónicas a larga distancia están muy condicionadas por su costo y, a sabiendas de que no se pueden explicar demasiadas cosas, se repiten los saludos y cuatro frases, referentes a la salud, al estado general y al cariño.

En realidad, la comunicación es mucho más extensa y profunda a través de una carta, en donde se pueden explicar muchas más cosas, con mayor riqueza de detalles y matices.

Una experiencia que no suele tener muy buena aceptación es la del envío de cintas de cassette grabadas. *Joseba Beobide* comenta al respecto: *Me sorprendió la reacción de los tripulantes, no de alegría, sino al contrario, al pedirme que no se las mandase porque la impresión era demasiado fuerte.* Oír unas voces como encerradas en una cinta deja tristeza, acentúa la sensación de lejanía. El teléfono, que también tiene su factor negativo en cuanto que deja un poco triste, pues aumenta mucho el deseo de volver a casa, tiene como positivo que es una conversación viva y que la comunicación es recíproca. Al oír una cinta, quisieras contestar y no puedes y además cada vez que la pones, es peor.

4.4.4 La familia a bordo

La presencia a bordo de la esposa y a veces de algún hijo, es un hecho que merece una atención especial, pues presenta una faceta que no se da en las otras instituciones totales.

Presencia de familiares en puerto:

La presencia de familiares a bordo, durante la estancia del barco en puerto, es propiamente una simple visita que también puede producirse en otras instituciones totales. Sin embargo, aquí hay una diferencia importante, ya que las visitas a un interno de una cárcel, de un convento, de un cuartel, de un instituto psiquiátrico, son visitas externas, que no incluyen la entrada libre al recinto, ni la pernoctación, ni la libre convivencia con todos los miembros de la institución.

Cuando un barco entra en puerto, las esposas que suben a bordo, algunas acompañadas de algún hijo, se instalan en el camarote con el marido y durante los días que dure la estancia en puerto, compartirán con él camarote, comedor y en general todos los espacios habitables del barco.

Se crea un ambiente distinto del cotidiano. A las horas de las comidas, la presencia de familiares puede hacer cambiar completamente el hilo de las conversaciones. Si coinciden varias esposas se hablará de temas más comunes en tierra, como pueden ser los hijos, o la película que vieron la noche anterior. Los que están así acompañados experimentarán una sensación de reintegración a esa vida de tierra, que los tiene olvidados.

En cambio, los solteros, o los que no han podido recibir visita, se sentirán posiblemente un poco incómodos, como desplazados en lo que es su mundo, por personas ajenas a él.

En el barco en esas circunstancias se forma pues un ambiente atípico.

La presencia de familiares en la mar:

Es bastante habitual, sobre todo entre tripulantes de países desarrollados, que viajen a bordo algunas esposas de tripulantes. Entre marinos de países del Tercer Mundo no es tan normal. ¿Por qué? Sin pretender dar una respuesta exhaustiva, podemos considerar las siguientes razones:

Una esposa, desde el punto de vista del armador, puede embarcar por un tiempo más o menos limitado: 1 mes, 2 meses a lo sumo.

A tenor de cómo sean los camarotes, sólo podrán traer a bordo a la esposa aquéllos que tengan camarotes individuales.

Desde las circunstancias familiares, si tiene hijos o si ejerce alguna profesión, se verá muy limitada para disponer del suficiente tiempo libre para embarcar.

Por otra parte, salvo que tengan el hogar en un puerto en el que el barco toque con cierta regularidad, embarcar supondrá desplazarse a otro lugar y tal vez a otro país, lo cual supone un gasto, que no siempre se podrá permitir. Si hay que coger un avión y, especialmente desplazarse al extranjero, el nivel cultural y la mundología de la esposa será también un elemento que tendrá una influencia.

Todos estos puntos nos hacen ver que las mujeres de oficiales y además de países industrializados acompañarán normalmente a sus maridos con más frecuencia que las de países del Tercer Mundo. En este caso, los sueldos bajos de los tripulantes, lo lejos que suelen andar los barcos de sus países, las obligaciones domésticas y las pocas atenciones que estos tripulantes reciben muchas veces a bordo, serán obstáculos frecuentemente insalvables.

La presencia de una o varias esposas a bordo, tiene también una influencia en la vida cotidiana, especialmente a las horas de las comidas. De una parte, su presencia da un aire más normal al ambiente, en el sentido de que renueva un tanto, la rutina de la vida a bordo. Las conversaciones variarán y la gente será más cuidada y respetuosa al hablar.

Desde el punto de vista de la institución total, si las visitas en puerto no tenían ya equivalente en otras instituciones, en el caso de la esposa que navega un tiempo con su marido tripulante, es totalmente ajeno a cualquier otra forma de institución total, dado que al navegar, pasa a formar parte de la tripulación, aunque sea en calidad de *"familiar acompañante"*. A tal fin, deberá tener su cartilla de navegación y será enrolada a bordo. La diferencia con los demás tripulantes será que no tiene ningún relación contractual con el naviero, ni, por tanto, cometido profesional, ni tampoco salario, que no ejerce ninguna responsabilidad y que no pertenece a ningún departamento. Es simplemente la mujer de un tripulante.

Sin embargo, por el hecho de hallarse a bordo y de participar de la vida cotidiana de global, tiene unas características que la hacen parte de la institución total.

Así, es una persona más dentro del grupo que permanece aislado durante el tiempo que dura la navegación. En esas circunstancias no tiene mayor libertad que otro tripulante para decidir

abandonar el barco. Está sujeta en cierta manera a una autoridad, no en cuanto a lo estrictamente profesional, sino como miembro de una colectividad. Durante su estancia a bordo su mundo vendrá delimitado por la borda del barco.

Su integración a bordo, sin embargo, no será completa, dado que fuera de ser *la mujer de tal*, no tendrá rol y el hecho de saberse visita, será un obstáculo que impedirá su auténtica integración a la institución total.

Participará, por tanto, de la vida de la institución, pero no será propiamente miembro de ella.

4.5 La reincorporación a la vida familiar; el regreso al hogar

La situación del marino embarcado, habitando en un camarote, soportando cabeceos y balanceos, ruidos y vibraciones, yendo de aquí para allá, a dónde le mandan y a dónde el no elige, en compañía de unas personas con las que le unen en su mayor parte, unos lazos puramente profesionales, es una situación vivida con la sensación de un desarraigo de lo que considera su mundo, es decir, su pueblo, su familia, sus amigos.

El marino, como ya se ha dicho, salvo el caso del joven que sale a navegar por ansias de aventura, ejerce su profesión para sacar adelante a su familia. Aunque haya salido a la mar por vocación, la dureza de la vida que le toca llevar hace que no tarde en asumirlo como un sacrificio.

El marino vive, pues, pensando en tierra, en su casa, en los suyos. Y llega un día en que regresa.

La reacción que sufrirá el marino, como la que sufrirá su familia, vendrá directamente influenciada por el tiempo que haya durado la separación. No es lo mismo volver a casa después de 15 días, después de 3 meses o después de 1 año. Cuánto más largo haya sido el período de separación y cuánto menor haya sido la comunicación durante este tiempo, más sorprendente puede ser el regreso.

Durante su estancia a bordo, el marino se ha pasado pensando en su familia y en el regreso, idealizando en muchas ocasiones. Cuando se encuentra en casa y con la familia, aunque rebose de

contento, pasados los primeros días se sentirá fácilmente desplazado. Fina Santos¹⁵⁰, esposa de un pescador de altura, que pasa períodos de 5 y 6 meses fuera de casa, comenta: *"Una gran parte de los marinos, cuando están de vacaciones, pasan largos ratos fuera de casa, en el bar, con los amigos, como si no aguantaran mucho tiempo dentro de casa"*.

Por otra parte, habría que distinguir entre el desembarco por vacaciones y el regreso definitivo para reincorporarse establemente a la vida de la familia.

Después entraremos en matizaciones, vamos ahora a hablar genéricamente de lo que representa "el regreso al hogar".

*El que vuelve al hogar prevé su regreso a un ambiente del cual siempre tuvo y cree seguir teniendo, un conocimiento íntimo, y que le basta presuponer para orientarse dentro de él. El forastero que se aproxima al grupo debe anticipar de manera más o menos vacía, lo que encontrará; al que regresa al hogar le basta con recurrir a sus recuerdos. Eso cree, y por creerlo sufrirá la típica conmoción que describe Homero en la Odisea, cuando Ulises después de 20 años regresa a su tierra y no la reconoce.*¹⁵¹

El marino, durante el tiempo que ha estado fuera, ha pensado en el hogar, tal y cómo lo dejó. Cuando se va acercando al hogar, va imaginando lo que va a encontrar, la reacción de las personas, el olor de la casa, el ruido de las calles que le son familiares, cada rincón que en el recuerdo le ha acompañado.

Sin embargo, se encontrará con que muchas cosas o muchas personas no son exactamente lo mismo que eran y aún más, al intentar reconocerse a sí mismo en lo que era su ambiente, notará que él también ha cambiado.

Puedo aquí hacer referencia a una vivencia personal: En mi primer viaje como alumno de náutica, estuve casi diez meses fuera, recorriendo todo el mundo. Regresé a casa una noche, ya tarde y,

¹⁵⁰ Santos, Fina *Ponencia sobre la familia del marino*, Asamblea Nacional del Apostolado del Mar de España. Málaga, 24-26.2.95.

¹⁵¹ Schutz, Alfred. *"Estudios sobre teoría social"* Capítulo 5º: *La vuelta al hogar*. Amorrortu Editores. Buenos Aires 1974. pp.108 y ss.

cuando después de compartir unas horas con mi familia y celebrar el retorno, me quedé solo en mi habitación, tuve una sensación muy extraña. Me sentí casi deprimido. Era una mezcla de sentimientos. Lo que me hacía sentir peor era, que me veía a mi mismo como a un extraño, no me reconocía. Incluso por momentos pensaba en el barco, el camarote, los compañeros y me preguntaba "¿qué hago yo aquí?".

Fue una sensación desalentadora, que con el transcurso de los siguientes días fue disminuyendo, hasta sentirme nuevamente integrado a mi "familia de siempre".

Otros compañeros de profesión han experimentado vivencias semejantes.

*El hogar significa una cosa para el que nunca lo ha abandonado, otra para quien habita lejos de él, y otra para el que retorna.*¹⁵²

La vida del hogar representa una serie de personas, cosas, vivencias, sensaciones, etc. Dice Alfred Schutz en la obra citada que según una publicación del Cuerpo de Infantería de la Marina "Chevron", una encuesta hecha a los soldados norteamericanos durante la guerra en el Pacífico, señalaba que éstos aparte de sus familias, esposas o novias, lo que más extrañaban era *"un sandwich de lechuga con tomate, la leche fresca y el diario de la mañana, el silbato de una locomotora..."*

La persona que vive regularmente en su hogar, se ha habituado a una serie de sensaciones, de las que no se da ni cuenta. Es normal ver cada día a la esposa, es normal conversar con los hijos, es normal desayunar cada día un café con tostadas, es normal ver pasar un determinado autobús por delante de casa, etc.

La vida de hogar supone una pauta de vida, un conjunto de costumbres, hábitos, tradiciones, horarios, etc. Todo esto se refleja en una manera de hacer las cosas, en un modo de relacionarse con los demás, en una manera de plantearse la vida, de hacer frente a los problemas y de proyectar el futuro. El modo de vida en el hogar marca los actos de sus miembros. *El sistema de significatividades adoptado por los miembros del endogrupo muestra un alto grado de*

¹⁵² ver (151) p.110

*conformidad. Siempre tengo una buena probabilidad de predecir la acción del otro hacia mí, así como la reacción del otro hacia mis propios actos sociales.*¹⁵³

Como se vio al hablar de la vida interna de la "institución buque", estas connotaciones se dan también de alguna manera en el grupo humano llamado tripulación, cuya vida está marcada por unas costumbres y hábitos y por la interrelación entre unas personas que a fuerza de verse continuamente, prácticamente pueden adivinar en todo momento lo que les va a decir el otro.

Dentro de la relación que se produce dentro del hogar, hay una conciencia no sólo de "yo" o de "tú", sino de "nosotros", que marca la pertenencia al mismo grupo. Las personas que conviven habitualmente, aunque esa convivencia se vea diariamente interrumpida por los quehaceres que cada uno tiene, cuando se reencuentran no ha llegado a interrumpirse el sentido de convivencia y restablecen la relación con toda normalidad.

La persona que deja el hogar, ha salido de ese microcosmos y deja de participar de todos aquellos detalles y momentos que forman la vida cotidiana y que hace que los miembros de la familia se sientan como tales. Al marchar, la persona lleva consigo un "nosotros", una relación, que es lo que ha sido hasta el día de emprender viaje. A partir de ese momento, sin embargo, dejará de compartir las vivencias de su familia, del lugar en que habitan, de lo que ha dicho un vecino, de lo que ha ocurrido en el pueblo de al lado, de una alegría o un disgusto que ha tenido alguien de la familia, de los amigos. La experiencia vivida, día a día, se reemplaza por recuerdos. Las personas no son ya copartícipes de un diálogo, de una relación tú a tú. Su imagen ya no va acompañada de mil gestos o expresiones. Se acaba la inmediatez de la interrelación, en la que una palabra de uno suscita otra palabra del otro. La persona que deja el hogar pone punto a su vivencia y a partir de ese momento sustituirá a esas personas por recuerdos, recuerdos que quedan como anclados en un instante del tiempo. Es como una fotografía: en ella vemos a una persona en cierto momento y dentro de diez años la seguiremos viendo igual, mientras que si la viéramos en carne y hueso,

¹⁵³ ver (151) p.110

veríamos lo mucho que habría cambiado.

Al mismo tiempo, esta persona que abandona el hogar, va experimentando una serie de vivencias, de las que el resto de "los suyos" no han participado. Se entra en contacto con nuevas personas, en situaciones distintas, se aprenden nuevos hábitos, se adquieren incluso, pasado un cierto tiempo, ciertos modos propios del nuevo grupo en el que se ha integrado.

De esta manera nos encontramos ante una especie de bifurcación. Cuánto más tiempo dure la separación, mayor se va haciendo el distanciamiento, más desfase hay entre la persona a la que se recuerda y la que es en la actualidad. Hay medios de comunicarse, como el teléfono o la correspondencia. Las cartas, entre personas que tengan una facilidad para expresarse de ese modo y se entretengan en llenar muchas páginas, serán sin duda un gran apoyo, para tenerse mutuamente al día sobre los acaecimientos cotidianos, para participar del mutuo crecimiento diario como persona. Con todo, hay una gran diferencia entre ese diálogo epistolar y el tú a tú, cara a cara, pues no sólo es lo que se piensa o un hecho objetivo en sí, sino todo un cúmulo de detalles, de forma de vida, que forman parte del mundo en que una persona vive. Otro medio, como hemos citado, es el teléfono. Sin embargo éste, a aparte de poder oír la voz y poder conversar, obteniendo respuestas al instante, en el fondo, e influenciado por su elevado coste, no permite explicar lo mismo que una carta. *Desde el punto de vista del ausente, el anhelo de restablecer la vieja intimidad, no solo con personas, sino también con cosas, es la característica especial que se llama "añoranza". Sin embargo, el cambio descrito en el sistema de significatividades y en el grado de intimidad es experimentado de manera diferente por el ausente y por el grupo del hogar. Este último continúa su vida cotidiana dentro del esquema habitual.*¹⁵⁴

Este sentimiento de "añoranza" puede ser recíproco, pero tiene unas diferencias. El ausente, tiene más fácil evocar la figura del hogar, de los que quiere, pues conoce dónde viven, qué hacen cada día, etc. Más difícil es para los que esperan en casa, situar mentalmente al que se ha marchado. Un marino puede situar con el pensamiento a su familia e incluso, mirando el reloj, puede

¹⁵⁴ ver (151) p.114

pensar: "ahora estarán cenando, ahora los niños estarán en el colegio, ahora dormirán...". Los familiares del marino, se lo imaginarán en el barco, en un barco que tal vez no conocen, rodeado de unas personas de las que posiblemente sepan poco o nada, ignorando si el barco se zarandea, o navega con buena mar, si llegará a puerto tal día o se retrasará.

Durante el tiempo de ausencia, el marino ha sido miembro de una tripulación, en la que había personas de distintos caracteres y en el que todos han adoptado juntos unos horarios, han establecido unas relaciones, han pasado ratos buenos y ratos malos, se han colocado apodos, han ejercido una profesión y han adoptado una especie de normas internas. El que es miembro de una tripulación, adquiere el sentido de pertenencia a ese grupo humano y en él alcanza un sentido su cargo profesional, a través de unos modos, propios de la gente de mar.

En el marco de las instituciones totales, la reincorporación a la vida externa plantea en general problemas. En el caso de los centros penitenciarios, preocupa el fenómeno de la reincidencia en delinquir cuando se produce la reinserción temporal (caso de permisos) o la que se produce al acabar la condena. Lo que interesa aquí destacar es cómo en los estudios hechos al respecto se pone de manifiesto la incidencia de la institución cerrada en el desarrollo posterior de la persona en el exterior.¹⁵⁵

Cuando el marino regresa a casa, se da cuenta de que cuando quiere explicar lo que ha vivido, hay como un cierto cortocircuito y tiene la sensación que muchas de las cosas que explica o quisiera explicar, no son comprendidas. Una sensación similar la experimenta de hecho cualquier persona que ha hecho un viaje, con un grupo de amigos, que ha pasado una serie de peripecias y cuando llega a casa y quiere contarlo, se da cuenta de que todo queda como desvirtuado.

Pero Alfred Schutz nos señala otro problema. Dice así: *Esta discrepancia entre la singularidad y decisiva importancia que el ausente atribuye a sus experiencias y el hecho de que la personas del hogar las seudotipifiquen, atribuyéndoles una seudosignificatividad, es uno de los mayores obstáculos para el mutuo restablecimiento de las relaciones "Nosotros"*

¹⁵⁵ Larrauri, F. "Psicología penitenciària: observació i predicció de la conducta en els permisos de sortida." Justiforum núm. 1 Barcelona 1.994.

*interrumpidas.*¹⁵⁶

Es decir, que las personas que quedan en el hogar, que no han compartido las vivencias del ausente, se han imaginado un mundo en el que éste se desenvolvía y que será siempre distinto al real. La gente de tierra ve al marino, como lo ve en tantas películas y entre esa imagen, y la real, hay siempre una gran diferencia. Aunque conozcan lo que es la vida de mar, siempre lo situarán mentalmente según unos patrones, que fácilmente divergirán de los verdaderos.

El que regresa al hogar, se encuentra así que vuelve a un hogar que no es el mismo que dejó y que las personas, incluido él mismo, no son las que eran.

Es una figura conocida de películas y novelas, la del soldado que regresa de la guerra y sufre una auténtica conmoción. Claro está que en tiempo de guerra, la gente en un corto período de tiempo puede sufrir grandes cambios y así es normal que el que regresa no identifique a los que encuentra, con los que dejó. Pero también es parte importante del problema (seguimos a Alfred Schutz), que el soldado que regresa, que durante meses ha estado viviendo en un régimen militar, con una disciplina y unos criterios de vida, de pronto se siente como desvalido, pues pierden significado toda una serie de normas, criterios y hasta una manera de ver el mundo.

El marino se siente un tanto desorientado al volver al hogar. Por un lado, los horarios: en la mar se come a las 11 y se cena a las 6. Si hacía una guardia de 4 a 8, se acostaba a las 22 o 23 y se levantaba a las 3.45. Hay marinos que al volver a casa, durante los primeros días, se despiertan de madrugada, pues su cuerpo está habituado a un ritmo horario. Durante los meses en que ha estado sólo, ha vivido en un camarote reducido, pero en él ha hecho lo que le ha dado la gana. Ahora se encuentra con que tiene que acoplarse a un estilo de vida distinto y en el que tiene que participar mucho más. En el barco, realiza su trabajo, pero en el tiempo libre, si no quiere, no habla con nadie. Esta actitud en el hogar no es aceptable.

Si es un marino con cargo de mando, supongamos un capitán, nos encontramos con que a bordo es el que manda y al que, poco más o menos, todo el mundo sirve. Un capitán italiano me contaba

¹⁵⁶ ver (151) p.115

que una de las cosas que más le chocaba cuando estaba de vacaciones en casa, era ir a alguna oficina pública y hacer cola. Él que estaba acostumbrado a que en el barco, con una llamada, le traían al camarote lo que necesitaba y que, si era en tierra, el consignatario ponía un taxi a su disposición para ir aquí o allá...

Una persona que ejerce un mando, que es obedecido en su ámbito profesional, no suele aceptar de muy buena gana, que al llegar a casa le pongan cortapisas a su autoridad y lo conviertan en uno más.

Llegamos así a la conclusión de que el regreso no es fácil. Su dificultad dependerá entre otros muchos factores, del tiempo que dure la separación, de la frecuencia de ésta y del contacto que se haya mantenido con la familia.

En cualquier caso, el reencuentro requiere una cierta preparación psicológica, paciencia y mutua comprensión. En realidad, y salvo casos que siempre pueden darse, a medida que va pasando el tiempo y, sobre todo, si los períodos de separación son largos y los de convivencia cortos, se va produciendo un distanciamiento de las personas. Personas que al estar lejos sueñan con el reencuentro, pero que a los días de estar nuevamente juntos, discuten y no se sienten como en la espera pensaban.

Este es uno de los motivos por los que se dice que el que quiere dejar la mar, debe salir de ella todavía joven. Un marino, después de 20 años de navegación, tiene dificultades para readaptarse a la vida de tierra. Entre otras cosas, casi no tendrá amigos y el tipo de trabajo y vida de tierra, a la larga no le convence.

Cuando el marino se jubila tendrá dificultades para adaptarse a lo que es la vida normal de tierra. *"Muchos marinos, pasado un cierto período de años en la mar, temen el día en que no puedan volver ya a su mundo familiar de la mar".*¹⁵⁷

La reincorporación a la vida del hogar, no es pues fácil ni para el que regresa, ni para el que lo espera. En muchos barcos extranjeros, especialmente de conveniencia, tienen sólo 1 o 2 meses de

¹⁵⁷ Hohman, E. *Seamen Ashore*. New Haven, Uale. U. Press. 1952.

vacaciones al año. Si además tenemos en cuenta que durante ese tiempo, casi nunca ven a sus familias, veremos que realmente se ha producido un desfase.

En barcos españoles, con frecuentes vacaciones, digamos 2 meses por cada 4 de trabajo, el problema residirá en que durante el tiempo de vacaciones, el marino estará inicialmente en casa, sin saber qué hacer, dado que durante ese tiempo el resto de la familia tendrá sus quehaceres habituales.

Aparte de la desconexión concreta y particular entre el marino y su familia, hay dos factores que intervienen dificultando el regreso del marino al hogar: el aislamiento a bordo, especialmente en el caso de tripulaciones reducidas y el aislamiento social en general. Ambos factores afectan al marino en el sentido de mermar la capacidad de un retorno exitoso a su familia.¹⁵⁸

Es decir que, aparte de los elementos considerados, como la falta de convivencia cotidiana, el haber vivido durante períodos de tiempo largos situaciones distintas, etc., que justifican la dificultad que muchas veces tiene el marino para reintegrarse en su familia, hay otros factores que son simplemente una pérdida de capacidad sociable, a causa del aislamiento experimentado durante largo tiempo.

4.6 La reincorporación del marino a la sociedad de tierra

Goffman describe una serie de procesos mentales que se producen en el interno antes de salir al mundo libre y al salir a él.

Habla de ansiedad ante la idea de liberalización y estigmatización. El marino, después de varios meses a bordo, más o menos separado de la sociedad, con la que ha mantenido un contacto irregular, muy en dependencia con el tipo de línea que haga su barco, que ha recibido noticias que no ha vivido, ha adoptado una rutina de vida, con unos problemas profesionales o personales, que

¹⁵⁸ ver (135)

ver también, Forsyth, C. and Bankston, W.B." *The Social Psychological Consequence of Life at Sea: A Cause Model*" Maritime Policy and Management 11:123-134.

ha ido resolviendo, pero siempre como individuo o como miembro de una tripulación.

A nivel de su pueblo o ciudad, cuando llega de la mar, lo mira todo un poco como si tuviera que ir redescubriendo lugares.

Los clubs, las asociaciones recreativas, culturales, políticas, todo ello ha seguido su curso y uno es un visitante.

Así, el marino, que a bordo tiene un lugar, que a pesar de todas las deficiencias de la vida de a bordo, de todos los aislamientos, etc. sabe que es parte de una tripulación en la que desarrolla un función determinada, cuando se acerca el momento de dejar el barco, siente una cierta inquietud, llámese nerviosismo o ansiedad. Claro está que dependerá de cada persona, de su familia, de la relación que haya mantenido con ésta, del tiempo que haya estado lejos, del ambiente que haya habido a bordo, etc. pero con mucha probabilidad sentirá esa inquietud al desembarcar.

Al llegar a casa habrá también un cúmulo de sensaciones. La alegría del reencuentro, la felicidad de contar ante sí con un tiempo determinado para volver a estar con los suyos serán unos sentimientos muy fuertes que marcarán el reencuentro. Simultáneamente, sin embargo, y a lo largo de los primeros días, puede darse también una cierta desazón, al sentirse tal vez un poco extraño, al querer asimilar en horas lo que otros vivieron en meses, etc.

El encuentro con amigos puede resultar decepcionante, cuando uno se da cuenta de que, de hecho, está fuera de ese grupo.

Otra vivencia puede ser la del soltero, la del que tal vez no tiene a nadie, que llega a tierra para disfrutar de unas vacaciones y en el fondo no sabe bien qué es lo que va a hacer.

Se dice que el marino no suele sentirse igual al hombre de tierra. Se siente en parte superior y en parte inferior.

En cuanto a su vida dura, en su cruzar mares y hacer frente a malos tiempos, conocer países lejanos y estar yendo de ahí para allá, le da ante la persona de tierra un cierto aire de aventurero, que despierta muchas veces admiración. En esos casos, sentirá un orgullo de su profesión y podrá verse superior a los que le rodean. Por otra parte, en la vida común diaria de tierra, ante profesionales de distinto tipo, a la hora de opinar sobre diversos temas de manejo cotidiano para la

persona de tierra, se sentirá muchas veces a menos. A medida que pasan los años, un marino va viendo más difícil su reincorporación a una vida profesional en tierra. Se siente que no sabe hacer otra cosa que navegar y por otra parte, cuanto más años lleva navegando, más difícil le resulta hacerse a la manera de vivir y trabajar de tierra.

Cuando el marino ostenta además un cargo con autoridad a bordo, puede ser que acuse el paso de ser un "importante" de una comunidad pequeña a un "nadie" en una comunidad grande.

Esto se dará especialmente en el caso del capitán, que a bordo es realmente la máxima autoridad y está acostumbrado a que nadie discuta sus órdenes. Cuando llega a tierra, pierde ese *status* y si se incorpora a una actividad profesional difícilmente, sobre todo al principio, gozará de semejante autoridad.

4.7 Los centros de asistencia al marino

Hemos hecho ya varias referencias a estos centros, cuya misión es brindar al marino un ambiente afable, acogedor, que él sabe creado para él y en dónde nadie irá a explotarle, sino que se intentará que el marino sepa que también en ese puerto lejano, hay quien se interesa por él como persona.

La mayor parte de estos centros son obra de la Iglesia Católica y de otras confesiones cristianas.

Los centros del Apostolado del Mar, católico, se suelen denominar "*Stella Maris*". Los centros de la Iglesia Anglicana, se llaman Mission to Seamen y también "*Flying Angel*". Los de la Iglesia evangélica alemana se llaman "*Deutsche Seemanns Mission*".

La importancia que tiene, estriba en el hecho de que casi todos los marinos, cuando llegan a un puerto desconocido suelen preguntar por estos centros, que se convierten para ellos en puntos de referencia y confianza.

Por otra parte, y para unir esfuerzos, las distintas organizaciones cristianas para marinos, forman desde 1972 una sociedad ecuménica, llamada *International Christian Maritime Association* (ICMA).

¿Qué representa para un marino recibir una visita a bordo o la invitación para asistir a un club, que es su club, pues ha sido ideado para él? Representa saber que hay un lugar al que puede acudir pidiendo asesoramiento, atención afectuosa, atención religiosa, etc. Representa saber que hay quien piensa en él.

En muchos puertos de todo el mundo hay una presencia de Apostolado del Mar y es muy típico recurrir a él, aunque sólo sea como punto de referencia.

Muchas veces acuden a Stella Maris, sólo como estación de descanso, porque todo marino sabe que Stella Maris intenta siempre ayudar y que está allí especialmente para garantizar un trato servicial y respetuoso.

La existencia de esos centros y no sólo católicos, hacen que el marino se sienta más integrado.

Actualmente hay unos 2.400 centros en todo el mundo. Se organizan periódicamente encuentros internacionales, para tratar en cada momento los temas más candentes de la realidad humana en la mar. Hasta la fecha se han celebrado XIX Congresos Mundiales del *Apostolatus Maris* y 7 Conferencias Plenarias de la *ICMA*.

Representados en las reuniones de las comisiones de trabajo de la *OIT*, intervienen frecuentemente ante armadores o asociaciones de navieros, llamando la atención sobre todos los aspectos humanos que atañen al mundo de la mar.

En España el Apostolado del Mar, fue fundado en Barcelona en 1927, por el P.Brugada, extendiéndose después a otros lugares de la geografía española. Desde sus inicios, no sólo se preocupó de la atención puntual de los marinos, sino que inició también una importante labor con las familias de los marinos.

En los inicios de los años 70 acogió a los pioneros del entonces clandestino Sindicato Libre de la Marina Mercante, en los últimos años de la dictadura del general Franco, en cuyas actividades se involucraron muchos capellanes del Apostolado del Mar. También coordinó la campaña de las esposas de marinos por el famoso 2 x 5 (2 meses en casa por cada 5 en la mar), cuando en países como Francia eran ya 2 cada 4.

A nivel de pesca, el Apostolado del Mar de España, junto con el de Francia, están planteando

una lucha pertinaz en defensa de los intereses de los pescadores, en Bruselas ante las autoridades comunitarias. En Vigo, la Asociación de esposas de pescadores *Rosa dos ventos*, es un frente de lucha importante, ante los armadores pesqueros y ante el mismo Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, en reivindicación de los derechos de los pescadores.