

<https://info.nodo50.org/El-Concordia-y-los-lobos-de-mar.html>



El Concordia y los lobos de mar

- Noticias - Noticias Destacadas -



Fecha de publicación en línea: Jueves 9 de febrero de 2012

Copyright © Nodo50 - Todos derechos reservados

La atención mediática sobre el naufragio del Costa Concordia, sucedido cerca de la isla del Giglio (Italia) el 13 de enero, se está apagando.

En Italia, la última ola de cobertura del acontecimiento se ha centrado en la masculinidad italiana –culpable o heroica– de los capitanes Schettino y De Falco, mientras la suerte de los miembros de la tripulación, ya anteriormente poco iluminados por los focos mediáticos, ha caído en el olvido. El italiano Giuseppe Girolamo, el indio Russel Terence Rebello y la peruana Erika Fani Soriamolina son los miembros de la tripulación fallecidos o aún desaparecidos.

Un músico, un cocinero y una camarera provenientes de tres continentes son los retales de una tripulación multinacional que sólo en el 20% de los casos se ocupa de la conducción de la nave, mientras que en el 80% se encarga de los diversos servicios a los pasajeros. Hotel, restaurante, teatros, centros de salud y belleza, discotecas, tiendas, pistas de patinaje, rocódromos; los cruceros se han convertido ya en destinos finales para los turistas, que ven pasar mucho de su tiempo a bordo envueltos en diversas actividades que podrían ocupar enteramente el período de permanencia en la nave.

Crucero para (casi) todos

“Divertiros es nuestra pasión. La vida a bordo de nuestras naves no es como en tierra firme. Es un hechizo que comienza de día con los colores del mar y finaliza de noche con las luces de la fiesta. Aburrirse es, ciertamente, un verbo que no conocemos.” (Folleto de Costa Cruceros 2012, p.48, <http://www.costacrociere.it>)

Las vacaciones todo incluido en el pueblo flotante están al alcance de gran parte de los ciudadanos “occidentales”. La industria del crucero está diferenciando notablemente la oferta para adaptarse a públicos diversos: no es ya sólo la clásica distinción entre tres categorías de nave en función de la capacidad adquisitiva de los pasajeros, como podría ser en un hotel de 3 a 5 estrellas, sino que el abanico de propuestas se amplía en cuanto a grupos destinatarios –por ejemplo, viajes para solteros–, a las actividades a desarrollar a bordo –cruceros con temáticas gastronómicas o musicales– o respecto al itinerario propuesto y longitud del viaje. Las dimensiones de las embarcaciones varían notablemente, desde los 100 hasta los 5.000 pasajeros, con una tendencia al gigantismo de las naves y al descenso de la tripulación: si hasta hace pocos años por cada dos pasajeros embarcados se contaba un marinero, hoy encontramos un solo miembro del personal por cada tres pasajeros.

Los cruceros son viajes reconfortantes en los que se propone un surtido de exotismo domesticado: se trata de crear o recrear narrativas culturales comunes y dominantes. La intención es presentar a los turistas un producto que sea diferente, pero al mismo tiempo lo suficientemente familiar para que se puedan sentir identificados. Los medios usados pueden ser diversos y van desde el exotismo al erotismo, pasando por el nacionalismo –cuánto italianismo se vende a bordo de los cruceros- combinando estos elementos con un pasado mítico para construir así conexiones entre el pasado y el presente, lo cercano y lo lejano, lo familiar y lo Otro. Se trata de construir una representación antropológica de colores de piel, nacionalidades, géneros y clases que crea un orden social consolidado, previsible y al mismo tiempo exótico para quienes deciden pasar sus vacaciones a bordo, a menudo ciudadanos blancos de países tardointermedios. A nivel mundial, en el 2010 poco menos de veinte millones de pasajeros han efectuado un viaje en crucero, la mayoría estadounidenses, seguidos de europeos y de cerca de dos millones de turistas que –según las estadísticas del European Cruise Council- provienen del resto del mundo. El sector parece no conocer crisis: los pasajeros estadounidenses y europeos han aumentado en un 6% y un 10% respectivamente en el curso del 2010 y está previsto la botadura de numerosas naves para los próximos años.

El de los cruceros es un sector de alta concentración: Costa Cruceros pertenece a Carnival Corporation, multinacional que con 101 naves y 85.000 empleados controla cerca del 50% del mercado de cruceros mundial a través de sus marcas.

Una mirada a los marineros

Las nacionalidades de los marineros presentes a bordo son numerosas, hasta el punto de que en las naves de última generación no es raro que lleguen a cien diferentes; el personal se recluta en países repartidos por todos los continentes –excepto África, casi totalmente excluida– directamente por la compañía naval o bien a través de agencias específicas de contratación. Las agencias pueden ser de lo más variadas: especializadas en personal marítimo u hotelero, dedicadas a reclutar artistas o camareros. Hay agencias que gestionan los centros de salud y bienestar de a bordo y que proveen a las trabajadoras; otro elemento de diferenciación lo constituyen los casinos y tiendas a bordo, casi siempre gestionados por empresas especializadas en los respectivos sectores. Esta fragmentación extrema de los empleadores significa que hay otros tantos sistemas contractuales con niveles salariales que, en el sistema europeo, fluctúan entre los 500 dólares para un camarero de comedor a varios millares de euros para un comandante. La intermediación de agencias de contratación lo convierte en un sistema opaco: en el caso de los marineros asiáticos, sobre todo filipinos, indonesios e indios, para embarcar es necesario que paguen a la agencia una suma equivalente a uno o dos meses de salario. Un óbolo que abonar antes de subir a bordo.

La densidad humana y espacial que existe a bordo está segmentada en una estructura jerárquica de la fuerza de trabajo que sigue las líneas de la nacionalidad, el color de la piel y el género, dando vida a una geografía más bien escarpada que recuerda al orden colonial. Esta estructura tiene un carácter claramente espacial: en los puentes superiores encontramos a los altos oficiales, casi todos hombres blancos y provenientes de países tardointerindustriales. Conforme se desciende en la jerarquía, empiezan a aparecer mujeres, el color de la piel asume tonalidades más oscuras y los orígenes se amplían hacia países menos industrializados. En el vientre de la ballena encontramos a aquellos que no ven nunca la luz del sol y pasan las jornadas laborales bajo la línea de flotación.

Al contrario que los trabajadores de tierra, la duración de los contratos a bordo es inversamente proporcional a la posición jerárquica ocupada y el nivel salarial: quienes están empleados en la base de la pirámide ocupacional tienen, de hecho, contratos mucho más largos que aquellos del vértice. Mientras el comandante y el primer oficial navegan durante 3 o 4 meses, un empleado de cabina firma un contrato por 9-12 meses, llegando a pasar a bordo periodos incluso más largos si la compañía necesita de sus servicios.

Una vez terminado el contrato, no existe seguridad alguna respecto al embarque siguiente ni tampoco se cuenta con los beneficios garantizados –aunque cada vez menos– al personal de tierra firme de los países tardointerindustriales: no se conceden días de libranza, las bajas médicas son limitadas, los periodos vacacionales no están por lo general pagados y sólo un pequeño número de marineros accede directamente a la condición de pensionista.

En este contexto, la lucha sindical se hace difícil, la regulación de los barcos es compleja puesto que existe un sistema intrincado con diferentes niveles. En efecto, la bandera de un barco –es decir, el país de matriculación– sigue siendo una referencia central, aunque no la única, para regular las actividades comerciales y laborales. Los cruceros, cuando no navegan con bandera de conveniencia, se abanderan en los segundos registros nacionales, que les permite regulaciones más blandas que los abanderamientos en el primer registro. Las ventajas son de carácter fiscal y también en materia de trabajo, dado que el país de la matrícula no tiene el poder para imponer el cumplimiento de las legislaciones laborales vigentes a nivel internacional, y las normas nacionales son frecuentemente muy blandas.

El espectáculo total

A bordo, la actividad bulle constantemente: del desayuno al bingo, de la presentación de la escultura de fruta y verdura al juego de la pizza, de la merienda piamontesa a los bailes en grupo. Desde la mañana a la noche, los turistas pueden unirse a una maratón de eventos organizados y pensados para ellos. El supuesto protagonismo de los pasajeros se basa en la actividad y, sobre todo, en la atención que la tripulación le dedica, que a veces se transforma en auténticas labores de cuidado.

La sonrisa es una característica fundamental para todos aquellos que interactúan con los pasajeros: una parte concreta del trabajo, al igual que lo es el uniforme que se lleva. La otra cara de la moneda es, de hecho, el “síndrome de la sonrisa permanente”, con el cansancio muscular y emocional que tal comportamiento conlleva: el naufragio, auténtico cortocircuito, rompe cualquier representación exótico-tranquilizadora y los pasajeros pierden aquella seguridad proporcionada al ser mimados, respetados y atendidos constantemente durante su estancia a bordo.

Son sobre todo las mujeres quienes, al desempeñar casi siempre puestos que requieren el contacto directo con los pasajeros, encarnan la sonrisa perenne y se esfuerzan por el bienestar anímico de los pasajeros, poniendo así en valor las competencias que las mujeres han realizado históricamente en la esfera del trabajo reproductivo. A bordo de un barco de crucero, la presencia femenina es una relativa novedad de los últimos 30 años. La participación de las mujeres se calcula en torno al 20% respecto al total. Un tercio de las empleadas trabajan en los servicios a los pasajeros, el 23% se ocupa de los camarotes, el 20% de la comida y del bar y el 17% en la categoría “otros”. Sólo el 7% de la fuerza de trabajo que representan las mujeres se dedica a la sección marítima o a la cocina.

La atención constante de la que gozan los pasajeros se traduce en intensivos ritmos de trabajo para las trabajadoras y los trabajadores. Los largos turnos se ven interrumpidos por periodos de descanso que cambian según las exigencias inmediatas que se presentan a bordo: no se está nunca seguro de tener el periodo de descanso porque el “siempre a tiempo” (just in time) que implica la diversión no puede sufrir interrupciones. Una llamada en la cabina puede impedir el añorado descanso, en pocos minutos se puede cubrir la corta distancia que separa el alojamiento del puesto de trabajo. La separación entre el tiempo de vida y el tiempo de trabajo se desvanece entre turnos que pueden llegar a las 12/14 horas, sin días libres que detengan una sucesión de jornadas que terminan por confundirse las unas con las otras. Los días de la semana no confieren un sentido del tiempo a la tripulación embarcada; son sobre todo los puertos los encargados de marcar el ritmo de los meses transcurridos a bordo, como una ronda que se repite hasta el final del contrato o el cambio de itinerario.

Los espacios de la segregación

Mientras que el comandante es un oficial blanco, normalmente italiano o inglés, que viste uniforme immaculado y saluda desde el escenario en la velada de gala, la camarera del mismo camarote es una señora malgache que sonríe y se comporta de manera deferente, y el animador que hace dar vueltas a la pasajera es un fornido brasileño con ritmo en la sangre. Lo exótico, y el racismo que subyace a tal categoría, marca la relación entre dominador y subalterno, la cual es constatada de manera reconfortante mediante las tareas atribuidas a las diferentes nacionalidades de los trabajadores.

La distribución de las posiciones de a bordo es, por tanto, el resultado de la intersección entre color de piel/nacionalidad y género. La jerarquía en las tripulaciones contemporáneas de los buques de crucero actualiza en el mar aquello que fue previamente experimentado también en tierra firme, esto es, una división del trabajo colonial racializada con los blancos en la cima de la jerarquía, seguidos en orden descendente por otros “diferentes” en posiciones subordinadas.

Sin embargo, a diferencia de los migrantes que viven en tierra firme, los marítimos casi siempre llegan a bordo sin los obstáculos que experimentan los primeros: aún considerándose en muchos casos trabajadores migrantes,

probablemente nunca pisarán el suelo del Estado en el cual está matriculado el barco, volviéndose inmediatamente, de este modo, menos peligrosos que los migrantes terrestres.

Cada trabajador es fácilmente identificable mediante el uniforme que viste, su nombre está escrito en la tarjeta que obligatoriamente debe llevar. Se tratan, además, de trabajadores que son vistos y percibidos por los pasajeros únicamente en el tiempo de trabajo, que interpretan la propia posición laboral de manera adecuada y que “saben estar en su lugar”. En efecto, en la puesta en escena de las vacaciones de ensueño no hay espacio para mostrar el trabajo sucio y repetitivo: cuerpos sudados, uniformes pringados de grasa y caras manchadas no tienen derecho de ciudadanía frente a los ojos de los turistas. Nunca se ven a los chinos empleados en las lavanderías que funcionan 24 horas al día entre ácidos y vapores calientes para garantizar diariamente suaves y perfumados albornoces a los pasajeros, ni tampoco a los indios que trabajan toda la noche, desde las 21.00 hasta las 7.00, en el corte y confección de la deliciosa fruta y verdura que los pasajeros degustarán durante el desayuno.

Incluso en los lugares reservados para el personal rige una segregación que sigue la línea del color de la piel, de la nacionalidad y del género. En función de los grados jerárquicos (oficiales, suboficiales y marinería), se da un nivel diferente de transitabilidad del buque: desde quien transcurre todo el tiempo de vida propia y de trabajo bajo la línea de flotación a quien, como los oficiales de más alto grado, goza de libre acceso a cualquier zona del barco. La organización jerárquica del buque es inmediatamente visible porque asume características espaciales. El camarote del comandante y de los otros altos oficiales se encuentran normalmente en los lugares más altos, separadas de los del resto de la tripulación. Mientras que los oficiales gozan de un poco de intimidad gracias a la asignación de cabinas individuales, y los suboficiales las comparten con otra persona, el servicio es frecuentemente ubicado en habitaciones que alojan cuatro trabajadores, con un baño que puede ser compartido con otro camarote. En las zonas reservadas para la tripulación, separadas por pesadas puertas cuyo acceso está vetado a los pasajeros, de repente los colores se apagan. Las zonas crew only se parecen mucho a los barcos comerciales donde la madera y los tejidos son sustituidos por metal y plástico, la luz natural se transforma en neón y el ruido de fondo es persistente.

Aquellos que viven más abajo son también los que reciben los menores salarios, no únicamente debido a las lógicas de la inversión capitalista que, en general, buscan remunerar lo menos posible a los empleados, sino porque se trata de personas que realizan tareas etnificadas a causa de su nacionalidad, color de piel y género. Se trata entonces de mediar entre el coste de trabajo y una mirada situada histórica y socialmente sobre quien es considerado más apropiado para realizar determinadas tareas. Así, los bajos salarios vienen también justificados por el recurso a una tipología con características sociales bien definidas. Altos oficiales, suboficiales y marinería constituyen grupos diferenciados y jerárquicamente ordenados que dan lugar a una precisa configuración de las interacciones tanto laborales como extralaborales. El ordenamiento de los espacios reservados a la tripulación subraya su estatus: los comedores separados en función de los grados, con mobiliario, comida y tratamiento diferenciados, así como la ubicación y la calidad de los camarotes, dan cuerpo a la segregación espacial pero sobre todo social. El tiempo de los navegantes es un indicador para identificar las divisiones en el seno de la tripulación: los grupos que se forman durante las paradas en los puertos o en el crew bar, y que formalmente constituyen los momentos libres, en los cuales los navegantes podrían mezclarse a su gusto, refuerzan los grupos ocupacionales del mismo nivel o bien los grupos nacionales.

Un camarero filipino pilotaba la lancha

En el paquete “todo incluido” que los pasajeros compran no hay espacio para lo imprevisto, como lo que ha sucedido en el Costa Concordia; los pasajeros esperan -y contribuyen a crear- un espectáculo continuo. El apagón a bordo del Costa Concordia, consecuencia del impacto contra la roca, fue como el amargo despertar del sueño de las vacaciones perfectas. Junto al miedo por lo sucedido en sí, tuvo lugar un sentido de desplazamiento por el imprevisto cambio de rol del personal a bordo. Los comentarios salpicados de racismo de los pasajeros son ilustrativos a tal propósito: “¡Un camarero filipino pilotaba la lancha!”, con tono peyorativo. Durante la emergencia, el

orden social a bordo mutó notablemente, desplazando a los pasajeros que se sentían perdidos, dejando de reconocer los roles reconfortantes que caracterizaban a los trabajadores y trabajadoras antes del naufragio. Tras la colisión, la eterna sonrisa presente en los rostros de hombres y mujeres empleados a bordo se apagó. Y los pasajeros, acostumbrados a la deferencia continua por parte del personal, se asustaron.

Oficialmente todo el personal de a bordo está obligado a realizar cursos para hacer frente a los diversos tipos de emergencia que pueden tener lugar en los buques, de la misma manera que a obtener los certificados que les permitan navegar. No obstante, factores de diverso tipo hacen que surjan dudas sobre la preparación real para los casos de emergencia: el dominio del inglés, lengua oficial a bordo, puede ser muy exiguo; la rotación del personal es elevada, por lo que fácilmente puede haber un/a trabajador/a que acabe de embarcar y que aún no haya sido formado/a; finalmente, es bastante común el fenómeno de la compra-venta de los certificados.

Por otra parte, también es obligatorio para los pasajeros del buque de cruceros efectuar el boat drill -literalmente simulacro de barco, es decir, pruebas de emergencia o de salvamento- normalmente tras el embarque. Tales ejercicios son obligatorios para todas las personas que se encuentran a bordo: al sonido de la señal de alarma, los turistas deben coger el chaleco salvavidas y dirigirse a los puntos de reunión donde, en caso de emergencia real, son ubicados en los distintos botes salvavidas. En el gran espectáculo que constituye el viaje en crucero, las pruebas de emergencia se viven como la enésima actividad lúdica de a bordo, para ser filmadas y grabadas y posteriormente mostradas a amigos y familiares. Tal actitud es ulteriormente alimentada por dispositivos que hacen que los pasajeros olviden que viajan sobre un artefacto en un medio potencialmente peligroso como el mar. Las actividades de a bordo son todas dirigidas hacia el interior; el mar se vuelve una escenografía poco relevante para los pasajeros mientras pasan el tiempo en los bailes grupales, disfrutan del masaje balinés o pasean por las galerías comerciales de a bordo.

Los cuerpos de los marineros que probablemente yacen en el fondo del mar Mediterráneo han recibido algo de atención mediática: la hermana de la camarera peruana fue entrevistada por varias televisiones, así como familiares de los otros miembros de la tripulación. Sin trazar paralelismos indebidos entre el protagonismo de los turistas y el trato en tono menor dado al personal, pareciera que disfrutar de un contrato de trabajo restituyera esa dignidad que, sin embargo, no roza siquiera los cuerpos de los migrantes que viajaron hacia las costas europeas a bordo de naufragios que nunca llegaron a puerto. Sin confundirse con turistas, el personal de a bordo pertenecen al mundo lustroso de las ciudades flotantes y no remite a los peligrosos clandestinos que invaden las costas.

La Guardia Costera, Bomberos, Cuerpo Nacional de Rescate Alpino y Espeleológico, la Fuerza Aérea, Cruz Roja, Protección Civil y asociaciones de buzos forman parte de quienes han prestado socorro después del accidente. Incluso sin la atención mediática que se ha brindado al caso del Costa Concordia, sería deseable que en el próximo naufragio de migrantes, un par de organizaciones de las que han intervenido en este caso se activara con la misma diligencia.

Traducción: Ainhoa Ezquiaga Bravo, Ana Burgos García y Clara de Andrés.

Revisión: Laura Tejado Montero.{{}}

[Exotismo 'low cost': cruceros y tripulantes](#)