

Propuesta de cita: BROULLÓN ACUÑA, Esmeralda (2009): “Conflictos, identidades y resistencias: la expansión de las pesquerías en aguas norteafricanas durante el desarrollismo”. Comunicación presentada en las *Cuartas Jornadas Archivo y Memoria. La memoria de los conflictos: legados documentales para la Historia*. Madrid, 19-20 febrero. <<http://www.archivoy memoria.com>> [Consulta: 01/03/2009]

Comunicación

Conflictos, identidades y resistencias: La expansión de las pesquerías en aguas norteafricanas durante el desarrollismo.

Esmeralda Broullón Acuña.

Instituto de Historia, Centro de Ciencias Humanas y Sociales (CSIC)

Resumen: El siguiente artículo aborda los conflictos, las resistencias y las estrategias de los trabajadores en la pesca de altura durante el proceso de industrialización consolidado durante el desarrollismo en España. Durante la década de los sesenta y setenta del pasado siglo, los tripulantes gallegos desplazados al puerto de Cádiz con la finalidad de la explotación pesquera en las costas norteafricanas, testimoniaron sus estrategias de supervivencia para la garantía del salario familiar, describiendo unas relaciones laborales de semiesclavitud y opresión en alta mar. La fuente oral es el eje que estructura el texto, recomponiendo el marco socio-político de las pesquerías en el suratlántico peninsular y describiendo las particularidades de su cultura del trabajo, así como el conflicto social a bordo, junto con las estrategias laborales en alta mar durante el período de expansión de las pesquerías industriales.

Palabras clave: Identidades y Resistencias; Pesquerías Industriales y Desarrollismo.

Abstract: The following article approaches the conflicts, the resistances and the strategies of the workers in the deep-sea fishery during the process of industrialization consolidated during the desarrollismo in Spain. During the decade of the sixties and seventies, the Galician crew members displaced to the port of Cadiz with the purpose of the fishing exploitation on the North African coasts, bore witness to your strategies of survival for the guarantee of the familiar salary, describing a few labour relations of semislavery and oppression on the high seas. The oral source is the axle that constructs the text, re-composing the socio-political frame of the fisheries in the peninsular suratlántico and describing the particularities your culture of the work as well as the social conflict on board, together with the labour strategies on the high seas during the period of expansion of the industrial fisheries.

Key words: Identities and Resistances, Industrial Fisheries y Development.

Introducción

El puerto de Cádiz, ante su estratégica ubicación, fue durante la segunda mitad del siglo XX el destino de una prolija flota pesquera de altura, cuya finalidad era la expansión territorial en las costas norteafricanas. Uno de los principales colectivos que arribaron en esta urbe fueron los marineros gallegos, cuyos testimonios articulan el siguiente texto. Dicha comunidad étnica formó parte de la trama cultural y el paisaje de la ciudad.

La memoria colectiva retiene el paso de esta población, como otros grupos se asentaron en la misma respaldados por sus específicos nichos laborales. En este asentamiento ha sido determinante el factor locacional de su puerto. Situado entre dos mares y dos continentes, territorio de frontera, su litoral ubicado entre la costa atlántica andaluza y el mediterráneo ha sido históricamente lugar de paso, lugar de encuentro, y de desencuentros precisamente por su importancia geoestratégica.

El asentamiento iniciado por las pesquerías gallegas en el suratlántico andaluz se consolidó en los años cincuenta por la fuerte demanda de pescado fresco tras el proceso urbanizador, el incremento de la población en las ciudades y las mejoras de las comunicaciones que favorecieron la apertura de nuevos mercados. Esta singladura consolidó su expansión en la segunda mitad del XX, al hilo de la revolución tecnológica en el transporte marítimo, y a cuyas exigencias se adaptaron las instalaciones del puerto de Cádiz.

1. El contexto socio-político de las pesquerías gallegas en el suratlántico peninsular

La mayor rentabilidad obtenida por la oligarquía marítima de distinta procedencia peninsular, gracias a la orientación del puerto gaditano hacia las aguas del banco canario-sahariano y las costas norteafricanas, impulsó, a raíz del crédito estatal, un próspero círculo portuario, naval y comercial en el sur peninsular. En este sentido, la promulgación de la Ley de Protección y Renovación de la Flota de 1961 coincidió con el fin de la autarquía y el inicio de la economía liberalizadora del desarrollismo que tuvo una incidencia directa en amplios sectores, en detrimento de la agricultura como actividad productiva primordial del régimen franquista. Una empresa favorecida por el Protectorado ejercido en Marruecos, cuyas primeras dificultades irrumpen tras la entrega del Sahara, afrontando esta tripulación los primeros apresamientos y las guerras territoriales marítimas en estas aguas. Desde entonces, la exploración de los mares y los cambios tecnológicos a los que el mar y sus trabajadores asisten durante el siglo XX han cambiado el panorama y la cultura de marineros y pescadores, un saber hacer que forma parte de una patrimonialización en extinción. Las nuevas pesquerías, un territorio del que obtienen pingües ganancias, ha conducido a la esclavitud del obrero en el mar, así como la etnicidad de un denostado colectivo.

Constatamos la presencia de unos pioneros de las pesquerías de origen gallego, expertos en la navegación de altura, llegados al puerto gaditano al abrigo de las aguas del Atlántico Sur y la expansión comercial desde el primer cuarto del siglo XX. Entre 1918-1923 se construyeron los edificios que albergaban los dispositivos para la pesca y a su comercialización, como almacenes y lonja. En 1949, con el Plan de Obras del puerto se delimitó su funcionalidad en un área comercial, pesquero y de reparaciones. Asimismo, en 1945 nace la “Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz”, aunque su origen se remonta a 1923 con la “Cooperativa del Mar”, bajo la dictadura de Primo de Rivera. A esta burguesía marítima-pesquera, de distinta procedencia peninsular, se aúnan comerciantes y políticos, originando un linaje oligárquico, consolidado en unas estrechas redes clientelares, y cuya base de operaciones se asienta en dicha ciudad de estirpe portuaria, favoreciendo firmemente los negocios del mar.

No obstante, los procesos migratorios son el resultado de factores globales coordinados entre sí. El colectivo vinculado a las pesquerías en Cádiz es el resultado de un emplazamiento provisional, al inicio, que luego se hizo definitivo como resultado de la búsqueda de nuevos puertos, mejores aguas y bancos abundantes donde faenar, abandonando en consecuencia las labores que tradicionalmente venían desarrollando en Gran Sol, Irlanda, un medio hostil y de difícil manejo por los marineros que navegaban en barcos de madera. Los tripulantes mencionaron la variable medioambiental que barajamos junto con otras causas paralelas, con el fin de evitar un determinismo geográfico y ecológico.

Si bien existió una estrategia que respondería, en primera instancia, al intento de adaptación a las circunstancias cambiantes del ecosistema natural, también fue una decisión impulsada por las condiciones sociopolíticas del periodo en que transcurren los hechos, el protectorado en Marruecos y las presiones económicas que rodean dicha actividad. El éxodo de estos barcos y sus hombres apuntan a una multicausalidad originada por la climatología, los vientos y el estado de la mar, la orografía de la plataforma marina, la sobreexplotación, el ciclo de las especies capturadas, su carácter móvil, la variabilidad en su tamaño, y la diversidad de especies. Otras dimensiones como el régimen de tenencia de la tierra, los sistemas de herencia mencionados en su lugar de origen, etc., son cuestiones determinantes en la trayectoria de este colectivo. Más tarde, el asentamiento y la expansión industrial de la pesca se vió favorecido por las condiciones de la oferta y la demanda, especialmente tras el deshielo del aislamiento y el fin de la autarquía, la creación del nuevo tejido socio-económico en torno a unas fuertes redes oligárquicas en el puerto gaditano, así como las incidencias y demandas producidas por el crecimiento de la población. La combinación de estas circunstancias se erigen como factores que estimularon un traslado sin retorno.

2. La cultura del trabajo marítimo-pesquera: La tripulación de las pesquerías gallega en el Atlántico Sur

En las culturas marítimo-pesqueras prevalece la masculinización del trabajo a través de determinadas adscripciones sexuales y valores asignados que estereotipan el mismo. Por otra parte, a la hora de abordar el concepto de trabajo hemos de reparar tanto en sus elementos materiales, como en los valores y representaciones sociales que lo constituyen. La práctica empírica muestra que ello incide estrechamente en los comportamientos y motivaciones, individuales y colectivos, llegando a representar un modelo ideático para la justificación legitimadora de la estructura social. De ahí que enfatizamos los aspectos técnicos y organizativos del concepto de trabajo. Por ello mostramos los elementos cognitivos, es decir, los comportamientos, las representaciones dinámicas de imágenes y los valores, como también las actitudes en torno a los procesos del trabajo que configuran una cultura del trabajo¹. Asimismo, las representaciones sobre dicha categoría no son ajenas a las representaciones genéricas. Por tanto, constatamos que la división entre trabajo y género se encuentra en la base de cuanto exponemos², mostrándonos su articulación a fin de señalar las variantes al

1 MORENO, I (1997): "Trabajo, ideologías del trabajo y culturas del trabajo", Trabajo, Revista Andaluza de Relaciones Laborales, (3), pp. 9-28; y PALENZUELA CHAMORRO, P. (1995): "Las Culturas del Trabajo, una aproximación antropológica", Sociología del trabajo, (24), pp. 3-28.

2 COMAS D' ARGEMIR, D. (1995): Trabajo, género y cultura, Barcelona, Icaria.

incorporar el sexo, el estrato socio-profesional de la cultura pesquera, como también el factor étnico.

Acerca del término trabajo existe una limitada concepción. En el caso particular de las pesquerías, se priorizan las particulares condiciones de extrema dureza en que se desarrolla la actividad extractiva del mar, prescribiéndola como masculina. Este hecho, corroborado por el carácter extraterritorial del mismo, implementa una mentalidad que atribuye un orden jerárquico al trabajo de los hombres del mar, considerado como un oficio de gran inseguridad. Tras entrevistar a aquellos que hicieron de la mar su verdadera compañera de viaje, es incuestionable la dificultad de sus faenas:

“¿Miedo en la mar, en el barco? Miedo no, respeto. A lo mejor alguna vez con temporal impresiona un poco. Ves el mar allá arriba y la ola se sube y se baja... lo que pasa es que tienes que... Estás arriba alrededor del puente y tienes que estar de guardia permanente, estar atento, no tienes que adaptarte a la cadencia de la ola, es decir, no puedes ir con poquita máquina porque no la remontas y no puedes ir con mucha máquina porque entonces la remontas demasiado deprisa y a lo mejor te coge en vacío, cuando estás arriba en la ola, te coge la proa vacía y caes en picao, pega un batacazo y te viene todo abajo. Lo que hay que hacer es capear, darle a la máquina y estar allí muy atento. Nos tiene cogido un temporal allí en el estrecho y vernos moradas, aparte de eso es que se nos quedó la hélice en el aire, vacía, en una ola y el motor se para, tiene una alarma para su velocidad, se pasa de revoluciones, entonces el motor al pasarse de revoluciones se para, entonces el barco está parao y olas por un lao y olas por otro.”

En el marco descrito, la Ley de Protección y Renovación de la Flota Pesquera tuvo como principal objetivo compensar las diferencias provocadas por la elevada cifra de embarcaciones pequeñas, así como ampliar los bancos pesqueros. Se pretendió reducir el impacto en los bancos tradicionales que daban muestras de sobreexplotación, y de los cuales dependían en su amplia mayoría el tonelaje capturado de las especies comercializadas. Aunque esta política supuso una involución en el sector de bajura y artesanal, pues el Gobierno con dicho plan favoreció la expansión industrial, logró un afianzamiento de la pesca de altura y gran altura. Asimismo, se desarrollaron unos programas en expansión favorecedores de un corporativismo de los armadores como fuerte grupo empresarial. Bajo estas circunstancias, la economía estatal comenzó a activarse, pues la ampliación de la capacidad y la tecnología de los buques de pesca contribuyeron al desarrollo de otros sectores de la economía e industrias afines, iniciando un nuevo proceso industrial pesquero. Debido a esta política industrial, se logró transportar el pescado a los consumidores con las mismas cualidades de sabor y valores nutricionales. A dicho marco se supeditan los fragmentos de vida a bordo de estos tripulantes. Nuestro principal interés es descubrir a través de los discursos, las prácticas que aluden a las relaciones en alta mar y a las instituciones sociales que se derivan de la territorialidad marítima de este colectivo en su expansión territorial en aguas norteafricanas.

Los marineros de altura reconstruyeron mediante sus testimonios un capítulo del sector industrial pesquero al final del periodo autárquico, tras el deshielo económico-político y el impacto del desarrollismo mediado por su trabajo en semiesclavitud que, de algún modo, interconectado con otros factores, posibilitó la movilidad social de los mismos:

“Venías de la mar y tenías que descargar el barco aúnda tú, hacían de nosotros los armadores lo que querían. Eso aquí en Cádiz, llegabas y ya tenías que descargar y aquello era de los abusos más grandes que tenías que descargar los aparejos. Siempre fue así pero después cambió, al morir Francisco fue cuando cambió todo. Subió el sueldo, el descanso que venías entonces de la mar y te daban treinta horas de descanso pues luego cambió; venías de la mar un mes y ya eran tres días de descanso, no tenías porque ‘echar el pescado’. Porque todo eso que hacíamos no estaba incluido en el sueldo y como no lo hicieras en tu sitio había cuatro, estaba la gente por el muelle así...”

El colectivo de marineros gallegos inmigrados a Cádiz vio ligeramente mejorada su situación socio-económica en la época del desarrollismo, gracias al crecimiento demográfico, a la expansión urbanística, al nuevo impulso industrial y al crecimiento turístico; no obstante, en alta mar las relaciones de producción seguían siendo de opresión. Las condiciones de extrema dureza laboral se complicaban aún más por la acción de los elementos naturales, y durante este periodo el aumento del consumo comenzó a generar una explotación compulsiva del medio marítimo, junto con unas tendencias productivistas y maximizadoras del beneficio, puestas en marcha a un ritmo vertiginoso promovido por los mandos superiores, el patrón de pesca y el armador. La mayoría de los trabajadores se vieron sometidos a esta práctica laboral competitiva, que primaba a unos sobre otros, generándose entre ellos un carácter diferencial y una fractura importante en el seno de la tripulación. De esta manera, el trabajo se intensificó hasta el agotamiento, como lo describen los informantes, en un medio hostil manipulado por el hombre en su actividad predatoria, en la que el sujeto no posee el control sobre la reproducción del recurso capturado, dentro de un ecosistema que por sí mismo no permite su domesticación³. El alto riesgo de la actividad pesquera, como si se tratase de un “viaje sin tregua”, conduce a una mayor probabilidad de siniestralidad laboral o accidentes *in itinere*:

“Las condiciones de trabajo allí eran las de los armadores, ¡cómo no hicieras lo que decían ellos! ya sabes la carretera, había que acatar y era un abuso grande. Podías caer con el sueño que no quedaba otra y luego así ocurrían accidentes, gente mutilada o ahogada. Con los temporales lo pasas muy mal, hay temporales y no es nada agradable verte metido en olas de doce metros ni de catorce o quince metros, no le gusta a nadie (...). Entonces ves las reacciones de la gente que no saben lo que tienen que hacer, se quedan parados de tal manera que no piensas... y es cuando tienes que andar rápido.”

3. El conflicto social y las estrategias laborales en alta mar durante el desarrollismo

El hombre y el barco constituyen una misma entidad, difícil de disociar en esta aventura laboral, donde el trabajo como dimensión esencialmente humana implementa una construcción identitaria. En este caso advertimos un reconocimiento profesional que se considera incomprensible para todo aquel que esté fuera del mismo, a lo que habría que añadir que en los escenarios donde las condiciones laborales son de extrema dureza acaba por instituirse un autoreconocimiento en verdadera confrontación. Las circunstancias “extrañas” a todo aquel que no pertenezca a la condición de navegante, se

³ Véase GALVÁN TUDELA, A.(1988): La Antropología de la Pesca: problemas, teorías y conceptos. Coloquio de etnografía marítima, Museo do Pobo Galego, Consellería de Pesca, Xunta de Galicia, p.10.

erigen para estos tripulantes como un mecanismo de alteridad. Esta cosmovisión podemos comprenderla mejor si observamos como esta labor se define y se sustenta mediante un vínculo cimentado en la experiencia del amor y del odio hacia el mar, en unas relaciones de amistad/enemistad con los compañeros de distinto rango, de competitividad-cooperación, consolidándose una jerarquía y una colaboración en función de las diferentes especialidades técnicas, así como las consiguientes valoraciones entre los obreros de cubierta y de puente. En definitiva, nos muestran la realidad tal como aludían algunos informantes de unos “compañeros de baraja”, tripulantes de una profunda soledad:

“A bordo era una vida de estar preso, como si estuvieras en una cárcel y ahora igual. Estás a bordo do barco y no tienes por donde escapar... como yo le decía un patrón de pesca: ¡si hubiera una carretera ya me marchaba ahora de aquí para tierra! (...) Las relaciones a bordo do barco eran buenas, allí como acá, no medio do mar sempre es igual. Siempre tiñas aquilo: que si un marinero que si... Eso está mal hecho! pero el momento no más... Al tomar café ya... todos juntos o a jugar a la baraja sino es hora de trabajar, a dormir un sueño si tienes tiempo a dormirlo.”

El siguiente informante nos muestra la camaradería entre los hombres ante determinadas costumbres, como la del “reparto del pescado” a bordo, por parte de los mandos superiores al resto de la tripulación o marinería. Para explicar ese microcosmos de relaciones y “dones” llevadas a cabo en el barco, el informante alterna su lengua de origen con el castellano, una opción elegida que no es inocente. Con el uso de la lengua gallega puntualiza creencias y valores, así como las acciones ritualizadas en el espacio de alta mar:

“Me llamaba un armador para un barco y yo decía tengo costumbre de dar pescados a la gente que navega conmigo y con eso sé que el armador me mandaba al otro día. Porque a mi me gustó siempre traer pescado, porque mis hijos que estaban en casa querían marisco y ya era un orgullo personal para mí, pero yo no era capaz de mandar abrir a la nevera para llevar sólo para mis hijos, porque allí había catorce hombres y todos tenían sus hijos y yo decía. Eu non son capaz de levar só peixe pa casa, ¿é que tí non téis estomago, non téis aquel? Pa iso non leves peixe non abras a nevera que cho mande o armador... Das peixe do que che manda, pero si queres levalo peixe pa casa... ¿cómo vas a levar peixe....? ¿Y la gente? El marisco lo teníamos así... Nosotros no andábamos al marisco pero en medio del pescado siempre viene un puñado y yo decía al contramaestre a los tres primeros días: ¡joye... pa los fillos! Xa sabían o que era y el marisco no lo comía nadie y yo tampoco lo comía y era patrón y armador, pa darle exemplo.”

El conflicto generado a causa del reparto del pescado entre la tripulación y los mandos es una cuestión que descubre aspectos fundamentales de la vida en el barco en cuanto a la organización social, laboral y salarial de la cultura del trabajo de marineros y pescadores. Los tripulantes aluden de diversa forma a una situación de confrontación en tan exiguo espacio, manifestando sus posicionamientos en alta mar y en tierra, valorando la posibilidad del mantenimiento o no de esta práctica en torno a la redistribución de una parte de la pesca, a modo de excedente, bien entre todos los hombres o entre unos pocos, que serían los mandos. Esta jerarquía, desde el patrón al marinero, continúa prevaleciendo en la organización del trabajo del barco de pesca:

“¿Sobre el reparto del pescao? ¿Llevarse pescao los hombres? No había derecho a darlo, era una costumbre, fue una cosa... yo lo viví por mí... Sabía que había muchos follones en el barco, pero yo gracias a Dios de la forma que fui...”

En la organización llevada a cabo en el proceso de captura y selección de las especies, la tripulación se convierte en una fuerza de trabajo que inicia determinados mecanismos de regulación ecológica y económica. Algunos informantes aportaron datos aproximados sobre la búsqueda del “provecho” por parte del contraamaestre y de la marinería, obteniendo igualmente un excedente al desguazar las cabezas de algunas especies o al extraer las huevas, limpiando tripas que aseguran a su vez la conservación de la captura, evitando la putrefacción del recurso. De este modo se lograba una mayor rentabilidad, tanto por parte de estas fuerzas productivas -los asalariados- como por el propietario de los medios de producción, quien tiene como objetivo minimizar riesgos y garantizar beneficios. La otra parte interesada en el proceso de trabajo que es el armador se convierte en cómplice, presionado por el carácter perecedero de la mercancía. A cambio se inicia un proceso de conocimiento acumulativo en cuanto a la elaboración del producto y la consiguiente calidad para su venta posterior:

“Como los salarios de aquella eran miserables pues daba la vida que nosotros teníamos un convenio que eran las costumbres... se hicieron leyes. Lo que te quiero decir es que se degollaba la merluza, el hígado más la hueva y eso era pa la gente. Nosotros si ganábamos una peseta allí, ya primero en Gran Sol, era porque había mucha pesca y lo ganábamos de eso mismo (...) Los marineros no tenían obligación de abrir el pescado y para que llegara en mejores condiciones tenía que abrirlo, sacarle las tripas y las huevas, siendo las huevas para el marinero y el contraamaestre. Claro a la gente le interesaba más que el sueldo porque muchas veces era mayor que el sueldo y ni te molestabas en ir a cobrar a la oficina. De noviembre a febrero en el sur: Mauritania, Cabo Blanco y Senegal era el tiempo de la hueva -de merluza negra- y claro, sino se hacía esto el pescado corría el riesgo de pudrirse. Ya antes en El Gran Sol se le sacaba la cabeza y la barbilla, porque si le quitabas la cabeza en lugar de entrar una entraban dos merluzas en la nevera, la cabeza como se conservaba mejor la podíamos guardar y entonces se les daba a los marineros para descabezarla y sacar ‘el provecho’.”

Otras formas de compensar las irregularidades ante un medio natural tan incierto llevaba a estos hombres a sobreexponerse hasta la extenuación en su prolongado horario laboral, y a medir sus fuerzas frente al azar del ecosistema marino:

“Antes de dormir nos poníamos a pescar y cogíamos cuatro o cinco marrajos con la marrajera, unos anzuelos que llevan muchas brazas y largas ese palangre que es como un palangre y de dos en dos brazas lleva un anzuelo para aguantar un pescao que pesa casi doscientos kilos, incluso los tenemos cogidos de cuatrocientos kilos. Cuatro o cinco espadas que pesaban ciento y pico. Y las huevas antes de tirarlas a la mar que vale un imperio las cogíamos pa nosotros, esas eran las bases que había. Viene una marea buena y ganas más de eso que de sueldo, había veces que no venía pescado, pero todas las noches lo intentabas. Las aguas cuanto más turbulentas mejor, de día están muy claras y el pescado si acaso ve el anzuelo y no pica allí. Siempre, aunque estuvieras durmiendo, quedaba un hombre de guardia, dos horas de guardia cada hombre, éramos catorce a tener cuenta de la marrajera, ¿qué viene un pescao? Llamabas a dos o tres hombres...”

Estos tripulantes testimoniaron sus estrategias de supervivencia en alta mar, ya que recibían un salario irregular. La marinería sostenía que armadores y patrones apenas tenían que desarrollar el ingenio para subsistir, aludiendo al histórico conflicto de clases. Asimismo, las conflictivas relaciones laborales y la opresión en alta mar fueron narradas de esta manera:

“Sobre los años cincuenta un marinero tenía estipulado un sueldo de cuarenta y siete duros. Los fogoneros que era el trabajo que yo ejercía era de cincuenta duros, y nos daban un ‘porcentaje’ a los tres meses de lo capturado en ese tiempo... aunque por supuesto te daban lo que querían. Gracias, en aquellos años a los que iban al pargo a Canarias a salarlos, porque era muy apreciado el pescado fresco, siempre valió muy caro... ahora que esto de salarlo lo hacían los hombres aparte de su trabajo y claro después de la guerra el pescado seco en aquellos años quitaba bien el hambre (...) Los salarios subían algo cuando le daban la gana. Venías con una carga altísima, ¡porque tú lo veías que lo habías pescado! y si acaso hacías cinco millones... y te decían que hacían dos.”

La remuneración de la fuerza de trabajo en la pesca de altura pretende representarse de manera variable y proporcional al volumen de la producción, debido a una apropiación mayor de los recursos de una de las partes: el propietario, quien finalmente controla la renta del producto, instituyendo una “aparente proporcionalidad con el trabajo realizado”. La participación en un capital fijo se combina con otras formas de sistema salarial como es el “porcentaje”, y con un excedente por la renta obtenida en calidad de las estrategias adaptativas puestas en práctica: “los que iban al pargo a Canarias a salarlos como era muy apreciado... esto de salarlo lo hacían los hombres aparte de su trabajo”. Al mismo tiempo, observamos una intensificación de las labores con la prolongación de la jornada, que tendrá una incidencia directa en la organización del trabajo y en las relaciones sociales.

Observamos a través de testimonios contrastados, cómo las posibilidades de permisos y descansos se encontraban determinadas, dentro de la coyuntura política dictatorial, por su posición en una actividad supeditada al riesgo del capital económico y humano, en la que la periodicidad de las faenas se hace permanente. El riesgo en la inversión de capital, el mantenimiento y la renovación de los equipamientos por parte del propietario son constantes, como también la actividad de una tripulación con mínimos descansos, sobre los que recaen los costos generados. De este modo, nos introducimos en un terreno que habla por sí mismo de las condiciones de vida y trabajo, predominando tendencias productivistas y donde la lógica de la maximización de beneficios -tanto para el propietario de los medios de producción como para aquellos que venden su fuerza de trabajo, hecho alentado por las formas en que se distribuye un beneficio circulante y variable-, orienta la organización social y económica de esta actividad, y en definitiva la de estos hombres:

“En la mercante, cuando empecé, hasta regresar era un año y un mes de permiso al año. Luego seis meses de trabajo y dos de permiso y después seis y cuatro de permiso, es lo que está ahora. En pesca nada... en los años sesenta estábamos igual que en los cincuenta, lo mismo. Cuando se fue ‘el amigo’ España estaba en la misma miseria. Se vivía mal, el salario era el mismo siempre y aumentó cuando se acabó la dictadura, entonces sí aumentó... Antes de eso se ganaba lo mismo, lo mismo, se pagaba todo cuanto llevabas pa la mar de tu bolsillo: el rancho, el cuchillo, la ropa de aguas, la colchoneta, las botas... Al faltar él fue cuando vino todo pago; ya tuvo que pagar la

mitad del rancho el armador, le obligó el sindicato. Las botas te las daban de trimestre en trimestre, un par de botas y se arreglaba uno, eso todo por el sindicato, la manta y todo le obligaban a pagarla al armador. Cambió como del agua al vino, no había tantos abusos. Llegabas de la mar y te daban tres días de descanso y antes na más que eran treinta o treinta y cinco horas.”

Conclusión

A través de las fuentes orales se revelan las relaciones sociales que subyacen en el proceso de trabajo descrito. En las economías pesqueras el trabajo en el territorio marítimo se expone no sólo como un elemento del entorno natural, sino también como un ámbito de interacción de factores socioculturales, económicos y políticos. Esta interconexión es fundamental para llegar a comprender el significado y el alcance de la interacción entre la naturaleza y la cultura y de las respuestas que, en el marco de esta relación, estos tripulantes elaboraron en una determinada coyuntura sociohistórica. En el fondo de narraciones orales se oye siempre el sonido del mar y, sobre todo, la capacidad de aguante y supervivencia a situaciones críticas y de conflicto social en alta mar. El proceso de trabajo sobre un ecosistema incierto lleva al hombre a utilizar determinados medios materiales e intelectuales, en unas labores en las que predominan unos principios de estacionalidad y riesgo. En los relatos se refleja igualmente la capacidad de aguante de sus protagonistas ante la opresión del escenario evocado: un medio hostil de difícil manejo en el periodo rememorado y un territorio explotado con una exigua tecnología, lo que induce a determinadas valoraciones del espacio físico y simbólico marítimo, fuertemente arraigadas en la cultura del trabajo de marineros y pescadores, entonces en confrontación, y en la actualidad en extinción.

Bibliografía

ACHESON, J.M.(1981): “Anthropology of Fishing, en Ann. Rev. Anthropology, nº10, pp. 275-316.

BARCIELA, C.(1998): “Franquismo y corrupción económica” en Historia social, nº 30.

BARTH, F.(1976): Los grupos étnicos y sus fronteras, FCE, México.

BARRAL, C. (1987): Progreso y cultura marinera, Noray, revista de estudios sociales, I.S.M.,Madrid, Ministerio de Trabajo.

COMAS D' ARGEMIR, D.(1995): Trabajo, género y cultura, Barcelona, Icaria.

GALVÁN TUDELA, A.(1988): La Antropología de la Pesca: problemas, teorías y conceptos. Coloquio de etnografía marítima, Museo do Pobo Galego, Consellería de Pesca, Xunta de Galicia.

HARNECKER, M.(1994) Los conceptos elementales del materialismo histórico, México, Siglo XXI.

MARINAS, J.M., y SANTAMARIA, C.(1993): La historia oral: Métodos y experiencias. Madrid, Debate.

MORENO, I. (1997): “Trabajo, ideologías del trabajo y culturas del trabajo”, Trabajo, Revista Andaluza de Relaciones Laborales, nº 3, pp. 9-28;

PALENZUELA CHAMORRO, P. (1995): “Las Culturas del Trabajo, una aproximación antropológica”, Sociología del trabajo, Nueva Época, nº 24, pp. 3-28.

THOMPSON, P.(1988): La voz del pasado. Historia oral, Alicante, Ed. Alfons El Magnanim.