

MISCELÁNEAS

LA MAR, HÁBITAT HOSTIL PARA LA VIDA HUMANA.

The sea, hostile habitat for human life.

Maro, malamika habitato por la homa vivo.

Abelardo Sainz (SOV de CNT-Cartagena).

Las penosas condiciones en las que, necesariamente, se desarrollan diversas profesiones, como las relacionadas con la mar, dan lugar a una legislación singular. En el caso del Estado español, el Régimen Especial de la Seguridad Social se encarga de velar por su ordenación respetando «usos y costumbres». Entre las singularidades que contempla, figura la retribución «a la parte»; esto es: en proporción a las ganancias tras descontar ciertos *gastos operacionales* y la existencia de las llamadas «Cofradías de Pescadores».

Estas «Cofradías», supuestas corporaciones de derecho público, sin ánimo de lucro, integradas por profesionales de la pesca, armadores y trabajadores de ambos sexos, que tienen la representación del sector extractivo pesquero, se declaran órganos de consulta y colaboración con la Administración sobre temas de interés general y relativos a la actividad pesquera extractiva y su comercialización.

En los últimos dos años, diversos conflictos laborales me han forzado a pedir, por escrito, los estatutos en cuatro cofradías del Mediterráneo español. En todas las ocasiones la respuesta fue la misma: «Eres el primer marinero en la historia de esta Cofradía que pide los estatutos por escrito». Los que así me contestaban debían saberlo, ya que seguramente llevaban allí veinte, treinta o cuarenta años y, antes que ellos, ostentaron el cargo sus padres (son elegibles por votación cada cuatro años).

En sus estatutos, encontramos vestigios de su origen bellamente explicados en *La pesca a Catalunya* por Joan Lluís Alegret et al. (2003) como la colectivización de recursos

para un futuro uso en beneficio de cualquiera del grupo, que surgió a raíz de los necesarios rescates tras las incursiones de los piratas en busca de esclavos para vender en plazas lejanas, primero, más tarde para la atención y cuidado de los más cercanos (familiares).

Se declara tanto en su naturaleza, como objetivo fundamental, como en sus fines, la representación, defensa y promoción de los intereses socioeconómicos de los asociados, facilitando la libre y justa convivencia entre sus miembros en orden a potenciar sus intereses comunes. Es, precisamente en quien es admitido como miembro, el criterio de elegibilidad, y la mala fe con la que se usa el mismo, el elemento que constituye el filtro para acceder a este ámbito de derechos que ya no lo serán sino, antes bien, campos de influencia y lucro ilegítimo consentidos por el colectivo ateniéndose a ciertas reglas de privilegios adquiridos.

Hoy en día, son precisamente estos contubernios de amos, burócratas y administradores públicos, junto al tejido financiero que los financia, de quienes huimos (como a la casilla de la cárcel del juego de la oca) quienes encontramos en la mar un ámbito profesional y a fe que, también de esta, sale uno solamente con la ayuda de quien la conozca en carne propia. Aquí viene el relato:

LA MAR, ESPACIO DE LIBERTAD, VIDA Y MUERTE

Nací y crecí en una familia que por generaciones ha vivido de y muerto en la mar. La promesa de un futuro, decidido

por las insuperables fuerzas de la naturaleza, me llevó a ella con dieciséis años (hace veintidós). En la pesca de «la luz» encontré una combinación perfecta: de noche, a la mar a por sardinas, boquerones, jureles...; de día, en puerto, haciendo «vida normal». Independencia económica, acceso a una formación libremente elegida, trabajo en equipo con gran sensación de compañerismo ¡Ah! Ni hablar de derechos laborales ni representación sindical. Eso era cosa de los «conflictivos», los «sindicalistas»; una rémora de la locura «de tierra» que amenazaba con invadir también el espacio de «libertad» del que «disfrutábamos». Los excluidos, los llegados de allende los mares que ahora (entonces 1998) encontrabas en cada barco; llegados del norte de África, gentes de la mar, buenos marinos y compañeros. La barrera del lenguaje les mantenía alejados de las mínimas atenciones sanitarias y esto también cuesta la vida.

Taher, pasados los sesenta y tres, seguía embarcado, pero había dejado de remendar porque no veía bien. Desconocía que el signo gráfico de dos círculos terminados en segmentos, todo ello de luces de colores en la fachada de un comercio cercano, indicaba una óptica donde por un módico precio le podían hacer unas gafas. Se lo comenté y un día entramos para que se hiciera el examen visual y encargara después el modelo de gafas más barato. Taher estaba encantado; al *día siguiente* las tendría listas. Dejamos una señal y Taher se esforzó por recordar bien dónde se encontraba el comercio, ya que quizás no volviéramos a poder ir juntos; faenábamos en barcos distintos, nos habíamos encontrado después de años sin vernos. Tampoco su barco volvió a aquel puerto al amanecer, Taher nunca recogió aquellas ni, al parecer, otras gafas... Al tiempo me relataron cómo murió delante de todos al saltar a tierra una mañana: no sabía nadar, la ropa de agua se lo hubiera puesto difícil al mejor nadador, Taher no había calculado bien la distancia del barco al muelle. ¿Qué hubiera costado un mensajero aquel *día siguiente* para llevarle las gafas al puerto en que hubiera arribado? Una osadía incluso para un «miembro» de las «Cofradías» de hoy día.

En aquellos años, debido a las condiciones de costes energéticos y rentabilidad monetaria, el dinero fluía de tal manera que un marinero ganaba en una semana el equivalente a un buen sueldo mensual en tierra. ¿A quién le podían preocupar los procesos de gestión en los centros de trabajo? ¿A los polémicos? ¿A los sindicalistas? ¿A los excluidos? Bueno, aún eran tiempos en los que varones



Lam. 1. Fotografía de Dudu Viana

adelantados enviaban remesas a sus países de origen; en los barcos se hacía vida y se comía se pescase o no. Los españoles enrolados, casi todos familiares entre ellos, que se enzarzaban en disputas laborales, preferían buscar empleo en tierra a llevar a un primo, cuñado o tío a los tribunales. Mis estudios vocacionales me sacaron de la mar durante una década y me llevaron a vivir al Reino Unido. Motivos propios de otro artículo me volvieron a mostrar la mar como camino a casa y en 2006 regresé y embarqué de nuevo en la pesca, esta vez aprovechando para hacer, en los días de mar, los títulos profesionales de patrón de pesca y portuario.

LA MAR IBERO MEDITERRÁNEA, HOY

Tanto en la frontera con Francia, el Golfo de León, como en el Levante del sureste, vuelvo al mismo barco, hemos crecido juntos, los hijos de los patrones de ayer lo son hoy, somos de la misma «quinta», cada uno en su sitio: dueños y marineros. Esta familiaridad no solo con el ámbito profesional, sino con barcos particulares, hace que en seguida me desenvuelva con facilidad; pero también resulta incomodo tener a un recién llegado que se encuentra tan en familia. Al llegar al muelle con mi mochila, guitarra, sonrisa y melena encontré pocas caras conocidas, habían pasado casi 10 años; el barco seguía allí, la borda pintada negra sobre el blanquiazul casco panzudo de siempre (pronto conocería la desgracia acaecida). Salté a bordo y al saludar a la tripulación me di cuenta de que debí haber esperado al patrón y armador del barco para saltar con él por primera vez tras haber

estado tanto tiempo fuera. ¿Qué hacía un “clase dominante” saltando así a bordo del que luego me enteraría era el único barco dotado enteramente por marroquíes a excepción del patrón? Y con una guitarra, como si tuviéramos algo que celebrar. Al rato llegó el armador y tras los rituales parabienes me instalé en el puente como segundo patrón. Esto no cambiaba nada mi situación inmediata, seguía teniendo tan solo mi mochila y mi guitarra, ya para entonces la eterna coleta y la sonrisa justa para que no piensen que me mofo o desafío. Conocí entonces a mi hermano marroquí, hace ya seis años, él me puso al tanto de cómo estaba la situación, me aceptó y defendió en su compañía incluso frente a aquellos de la tripulación que le llegaron a recriminar que fraternizara con un privilegiado (eran tiempos cuando bajo el toldo de la misma cantina dos grupos separados compartían entre sí contenidos audiovisuales en sus novedosos teléfonos móviles: los privilegiados, pornografía; los excluidos, cruentas imágenes de los diferentes conflictos bélicos, sus rituales degollamientos; el gasóleo con que cargábamos los tanques, sangre iraquí); mi hermano, debido a su extrema situación de precariedad vivía en el barco (sin luz ni agua caliente durante dos años) y tenía un pequeño camping-gas con el que cocinaba. Los dos comíamos caliente. Estaba recién llegado y no tenía los 6000 euros que el intermediario le pedía para regularizar su situación por medio de un contrato. Aun siendo un buen profesional, el armador se negaba a negociar los términos de su contrato si no por medio de estos personajes intermediarios, de la misma etnia y procedencia norteafricana que los marineros, a menudo embarcados en el mismo barco, con la excusa de que en futuros conflictos no encontrarían tripulación si no con la ayuda de los mismos. Lo cierto es que era una situación atípica, la del “sin papeles” *in situ*. Lo recurrente es el uso de los intermediarios para la contratación “en origen”, de manera que los pagos se efectúan de la siguiente forma: en origen los primeros 3000 euros y a descontar de “la parte” los otros 3000 euros, una vez embarcado “con papeles”.

Pertenecer a la clase dominante permite acceder a mejores puestos de trabajo y ese verano fui contratado por la agencia autonómica encargada del control de aguas litorales. La embarcación que se me confió repostaba en la estación del puerto deportivo apenas a unos metros de la zona pesquera donde descubrí que, accesible 24 horas al día, se encontraban las duchas de agua caliente (las de la

cofradía eran de agua fría y se cerraban durante la mayor parte del día para evitar que los más desfavorecidos las usasen, en palabras del responsable: “porque los gitanos vienen a la playa y después se duchan aquí”, ¡qué gran problema!). Cubierto con el toldo de mi embarcación estilo vivac, en solidaridad con mi hermano marroquí y otros dos chavales senegaleses que dormían en el puerto bajo unos cartones trabajando de sol a sol como rederos y marineros de una embarcación de artes menores, había decidido dormir en cubierta ya que no encontrábamos quien nos alquilase una vivienda. Descubrir las duchas de agua caliente fue un respiro momentáneo aunque fuese verano. Pronto el vigilante del puerto deportivo me advirtió que estaba dispuesto a denunciarme si continuaba facilitando el acceso a las duchas a mi hermano. Tan solo mi amenaza de denunciarlo, a la vez, por permitir que los chavales senegaleses fueran obligados a recoger los mejillones de las piedras del puerto deportivo para ser vendidos en la lonja, hizo que desistiera de su actitud. Entonces entendí aquella expresión tan común y que tanto me había sorprendido al volver de mi estancia en el extranjero: “idenúnciame!” (con la que se solían zanjar las discusiones).

A la hora de denunciar estos abusos se encuentra uno con la fragmentación de la autoridad. Capitanías Marítimas (dependientes de Marina Mercante), Comandancias de Marina (dependientes de la Armada), Servicio Marítimo de la Guardia Civil, así como departamentos autonómicos y locales de pesca (dependientes de ayuntamientos y gobiernos regionales) e incluso, en teoría, hasta las cofradías de pescadores tienen competencias en este sector.

Tras mucho protestar e inquirir, descubre uno que los únicos dispuestos (en todo caso por imperativo legal) a intervenir en relación a la esclavitud encubierta resultan ser los efectivos del Servicio Marítimo de la Guardia Civil (¡cuánto tarda y de qué penosa manera descubre uno los juzgados de guardia!). Para entonces todo el mundo en el muelle sabe quién y de qué se está uno quejando. Por supuesto la inspección se realiza durante los días en los que el oficial responsable del puesto está de vacaciones y se anuncia sin pudor a través de “sus compañeros”: los flamantes marinos de guerra a cargo de la comandancia local, uno de los cuales, debido a la reciente llegada de la nueva “capitana” de puerto (Marina Mercante), con poca inclinación al lucro ilegiti-



Lam. 2. Fotografía de Dcubillas.

timo, se había visto obligado a vender su negocio ilegal de barcos de pasajeros y con los ingresos obtenidos había comprado tierras, ovejas, caballos de carreras, hasta un deportivo de primera gama 4x4 que había escriturado a nombre de su hijo de apenas 20 primaveras. Los resultados: la expulsión del recinto pesquero de los trabajadores el día antes a la inspección y mi huida a un puerto lejano advertido de la siguiente forma: “aparecerás flotando cualquier día”. Reubicados los senegaleses en un garaje donde vivían junto a las redes que les traían para su faena, mi hermano fue trasladado por el marino de guerra antes mencionado a una *roulotte*, sin luz, agua, cocina o aseos, ubicada en sus terrenos, donde comenzó a trabajar de pastor y jardinero (por supuesto sin regularizar su situación, “porque entonces te irás”, le decía el sinvergüenza). Tardaríamos dos años más hasta encontrar a muchas millas de distancia una vivienda donde empadronarse y conseguir asistencia sanitaria para curarse de una afección de hongos que ha padecido durante los cuatro largos años de cautiverio, porque otro nombre no tiene, así como de un mantoux positivo debido al contacto con la enfermedad de la tuberculosis.

Como anécdota, si esta figura existe en este relato, contaré que al abandonar aquel muelle le dejé a mi hermano mi bicicleta. Él la utilizaba para desplazarse porque el terreno donde se hallaba cautivo estaba a una considerable distancia del pueblo. Por desgracia fue atropellado por un coche en la entrada del muelle pesquero; allí fue atendido por una patrulla de la policía local. Luego fue trasladado al hospital. En el atestado indicaba que su dirección radicaba en “muelle pesquero, s/n”.

Los años han pasado, ahora son los norteafricanos los que son mayoría numérica en las tripulaciones de los barcos, pero con mucho por perder en caso de conflicto laboral, puesto que serían despedidos y se quedarían sin ingresos. Hoy en día, los atletas provenientes de la zona subsahariana ocupan los puestos de quienes protestan. La trascendencia de sus remesas en los países de origen hace que se ofrezcan voluntariamente para soportar jornadas de hasta tres días faenando en alta mar y sin dormir.

Los armadores explican su punto de vista como una cadena de extorsión donde la administración pública les “obliga” a la esquilma del medio como forma de generar los suficientes ingresos con los que lucrarse y pagar la “mordida”, es decir, los 6000 euros que cobran por la tramitación de un contrato de trabajo a un trabajador extranjero. ¿Cómo te explicas –preguntan– que nos dejen instalar motores diez veces mayores del límite de la potencia permitida y que solo se revise el limitador de potencia (un sencillo alambre y sello de plomo reemplazable) una vez al año con cita previa? ¿Qué te parece –preguntan también– que los mismísimos ministros estén detrás de la clasificación de la pesca del atún como procesado de productos del mar y no como pesca extractiva para saltarse las subastas en las lonjas nacionales y establecer un circuito propio de mercantilización, desviando ayudas públicas a intereses privados como fueron: primero la pesca y ahora la recuperación y cría en cautividad del atún, así como el servicio de remolcadores o Salvamento Marítimo?

La multiplicación, por hasta diez veces, de la potencia de trabajo de los motores marinos en relación al límite legalmente establecido causa, a su vez, tal volumen de trabajo no declarable que “obliga” a la contratación ilegal de ayuda “en tierra” para el proceso de limpia y remienda de artes. El volumen de pesca vendida sin declarar supera el 30% en la mayoría de los barcos, superando este porcentaje aquellos que más difieren entre sus características declaradas (potencia de motor, número de tripulantes, tipo de pesca) y las reales: se despachan los barcos de artes menores con licencia de pesca de rape y pescadilla para poder llevar el tipo de red con el que, realmente, pescan ilegalmente el pez espada; por otro lado, el comprador de esta carga ilegal exige al barco que, en caso de que sea pillado, le abone la mitad del importe de la multa (si quieren que en un futuro les vuelva a comprar).

Ante la naturalización de la equivalencia moral, poco se puede hacer para atender lo más inmediato. Hoy se hacen más necesarios aún los bolsillos de resistencia. Seis años después, mi hermano y yo vivimos en una propiedad cedida a una asociación que hemos constituido junto a un grupo de personas con el objetivo de “asociarnos para sobrevivir”, rigiéndonos de manera asamblearia y autogestionada. Negociamos mejor nuestra relación con el sistema y no dependemos tanto de nuestros ingresos monetarios individuales para atender nuestras necesidades. Somos optimistas, esperamos embarcar pronto y regularizar al fin la situación legal de nuestro hermano y compañero de faenas. Afiliados a nuestro Sindicato de Oficios Varios local, seguimos en la lucha. ¡Salud!

EPÍLOGO: LOS PRÓXIMOS PIRATAS VENDRÁN DE MAURITANIA O CÓMO PLANEAR LA EXPOLIACIÓN DE UN PAÍS ENTRE DOS CAFÉS Y DOS REFRESCOS DE COLA

A principios de febrero saltamos a tierra en un puerto del Levante del sureste de Iberia. Tras desembarcar el pescado, nos dirigimos a la cafetería entre ráfagas de viento fresco en busca de una bebida caliente. El sentido de la estética está muy marcado por lo utilitario, aun así todos nos reconocemos por detalles mínimos que dejan entrever nuestra personalidad. Sentados en una mesa, rodeados de patrones de los barcos pesqueros, entre un par de cafés y otro de refrescos de cola, se sitúan cuatro personajes de película. Al más puro estilo “Guy Ritchie”, tres matones disfrazados de “jovencitos” (ropa deportiva demasiado estrecha o corta y, además, limpia como si fuera nueva). El cuarto personaje viste de chaqueta y corbata, estilo “jefe mafioso”. Muestran documentos, que los patrones pretenden leer con avidez (muchos son analfabetos funcionales) y asientan con gesto de seriedad. “¿Quiénes son esos? ¿Inspectores?”, le pregunto al camarero. “No, están proponiendo un negocio a los barcos de cerco”.

El negocio es el siguiente: Marruecos, con capital japonés, ha construido un macro puerto para el apoyo a la esquila del atún en Tánger. Estas instalaciones cuentan con fábricas de harinas de pescado para el engrosamiento de los atunes capturados (en piscifactorías). Ahora bien,



Lam. 3. Fotografía de Nuno Sequeira André.

¿de dónde sacar el pescado para hacer harinas? Comprarlos en el mercado libre no, que sale muy caro. Se necesita otra solución, que finalmente han encontrado. Lo buscarán en Mauritania. Las zonas pesqueras se encuentran a tan solo 4 millas náuticas de la costa. Si los pesqueros que esquilmasen esa costa fueran marroquíes, las autoridades mauritanas los apresarian, no así con los de bandera española, que tan solo deben pagar una sanción económica. De manera que esa es la propuesta: contratar entre 40 y 70 barcos de cerco de bandera española (una capacidad extractiva en conjunto de entre 400 y 700 toneladas diarias de pescado) para esquilmar los caladeros mauritanos, con un precio cerrado por kilo de captura y abono de la sanción económica incluida en la operación. Cualquiera que tenga la aplicación informática de vista de pájaro global le puede echar un vistazo a la frontera de Mauritania con el Sahara (la zona a explotar) donde se sitúa la ciudad de Nuadibú. Haciendo zoom se observará cómo más de 200 buques mercantes se descomponen en su costa, abandonados por las empresas navieras. A 4 millas náuticas de la costa, la población local tardará poco en conocer los detalles del asalto a los recursos naturales más cercanos; el resto ya es historia... Los piratas de Somalia.