
LA VIDA EN UN LANCE: EL TRABAJO DE PESCADOR INDUSTRIAL EN EL NORTE DE CHILE

CLAUDIO AGUIRRE
y MARIO O. MOYA

RESUMEN

El presente artículo explora el proceso de trabajo a bordo de una unidad de pesca de cerco, la forma de pesca industrial más extendida en las costas del norte de Chile. A partir de un estudio etnográfico, se describe y analiza cómo se va configurando una tripulación pesquera, las relaciones sociales que se

producen a bordo, las formas de trabajo y los riesgos a los cuales está sometida la tripulación. Se muestra cómo estos sujetos interpretan sus experiencias en torno al trabajo, viéndose a sí mismos como una comunidad.

El presente artículo surge producto del interés por investigar los procesos históricos culturales en la región de Tarapacá, especialmente en lo referido a las actividades industriales pesqueras. Lo anterior se argumenta a partir de la escasa producción de estudios locales en ciencias sociales que tengan por objeto los espacios costeros o marítimos, particularmente, sobre el proceso de pesca industrial en el puerto de Iquique, Chile. Buscamos visualizar la organización de la pesca como un sistema cultural, es decir, procesos de organización, cognitivos y simbólicos de los grupos marítimos. El estudio de las poblaciones costeras desde la perspectiva socioantropológica ayudaría a un mejor entendimiento de las lógicas de trabajo y de las relaciones sociales que los actores han conformado.

Basado en un estudio etnográfico llevado a cabo en el puerto

de Iquique durante los meses de marzo a junio de 2011 y la utilización de técnicas antropológicas de investigación, específicamente observación participante y entrevistas en profundidad, el trabajo de campo consistió en analizar los distintos espacios donde se generaban las articulaciones sociales de los tripulantes pesqueros. La fase de observación participante y registro de campo se dio en sus lugares de trabajo y en los espacios de reunión sindical. La primera etapa comenzó con la observación de los espacios laborales donde se apuntó preferentemente a registrar las condiciones de la jornada de pesca en un buque pesquero de cerco de 40m de eslora y 400ton de capacidad de bodegaje y cuya tripulación era de 12 pescadores. Estas observaciones se realizaron durante dos días en que se estuvo embarcado y donde se observó en forma directa las faenas de captura. Posterior a la etapa de observación, las entrevistas

se hicieron en tierra con el propósito de no interrumpir las dinámicas de faenas al interior del buque.

A partir del análisis de los datos recolectados, se ha podido comprender las formas en que estos sujetos le han dado sentido a sus vivencias y experiencias en torno a la pesca industrial en el puerto de Iquique.

De acuerdo a lo descrito, se presenta parte de nuestro estudio etnográfico vinculado a las configuraciones sociales y prácticas focalizadas en las formas de trabajo de una tripulación pesquera industrial, formato de pesca a gran escala que es parte de la diversidad de formas en que los humanos nos apropiamos y 'hacemos nuestro' el mar prácticas de maritimidad, en palabras de Rubio-Ardanaz (2010), situándonos ante un fenómeno social donde se articulan esferas económicas, institucionales y culturales de los diversos dominios de lo social. Así,

PALABRAS CLAVE / Antropología Marítima / Chile / Interacción Social / Pesca Industrial / Pescador Industrial /

Recibido: 21/01/2014. Modificado: 12/06/2014. Aceptado: 13/06/2014.

Claudio Aguirre Munizaga. Licenciado en Educación, Profesor de Historia y Geografía, Magíster y candidato a Doctor en Antropología, Universidad Católica del Norte (UCN), Chile. Académico, Universidad de Tarapacá (UTA), Chile. Dirección: Departamento de Educación, Facultad de Educación y Humanidades, UTA. Avenida 18 de Septiembre N° 2222, Casilla 6-D. Arica, Chile. e-mail: caguirre@uta.cl

Mario O. Moya. Antropólogo, Magister y candidato a Doctor en Antropología, UCN-UTA, Chile. Instituto de Investigaciones Arqueológicas y Museo R.P. Gustavo Le Paige S.J., UCN, Chile. e-mail: mmoya@ucn.cl

como es de suponer, la actividad pesquera industrial presenta una diversidad de formatos de producción y estructuración social pertinentes de considerar al momento de realizar investigaciones, ya sean antropológicas, sociológicas o históricas; puesto que los diferentes elementos naturales, culturales y las formas ligadas a la producción mercantil, difieren en sus prácticas cotidianas de vida y son distintas de un lugar a otro, inclusive dentro de un mismo espacio geográfico. De acuerdo a lo anterior es posible observar que en el puerto de Iquique conviven formas de pesca artesanal e industrial dentro del mismo espacio, variando, eso sí, los lugares de pesca, reglamentados por leyes específicas para cada uno de ellos.

A pesar de las diferencias se pueden encontrar itinerarios que se repiten en las diferentes sociedades pesqueras, a saber: relación con el medio ambiente, tipos de relaciones del orden capitalista, formas de organización de la producción, riesgos del trabajo, etc.

En consecuencia, observamos las prácticas sociales de la pesca industrial a partir de lo que se conoce como antropología de la pesca o antropología marítima. Entendemos este tipo de análisis antropológico, como el estudio de las sociedades pesqueras o costeras en *sensu lato*, ya que no sólo se considera a la pesca y a los pescadores como sujetos de observación, sino también a la variedad de sujetos que en forma directa o indirecta están relacionados con la actividad, tales como armadores, comerciantes, instituciones públicas, etc., que se asocian a todo tipo de actividades realizadas en puertos y ciudades puerto, y en los lugares adyacentes a los espacios costeros.

La Ciudad Puerto de Iquique

La ciudad puerto de Iquique es hoy día uno de los puertos principales del norte grande del país, en donde la actividad industrial pesquera fue gravitante entre los años 1950 y 1990, período histórico en la cual esta industria se erigió como una de las principales actividades económica de la región, teniendo su mayor prosperidad entre los años 70 y comienzos de la década de los 80 del siglo pasado, lo que conllevó a transformarse en la actividad económica que represento el 8,2% de la fuerza trabajo de la región de Tarapacá durante esa época, decreciendo definitivamente a

principios de la década de los 90. El puerto de Iquique se transformó en un espacio donde fueron confluyendo una diversidad de sujetos en torno a la actividad pesquera, conformando nuevos contextos culturales en función de la coyuntura económica de la época. Cabe destacar que parte de las primeras tripulaciones de pescadores industriales provenían directamente de las caletas de pescadores artesanales que se encuentran dentro del radio urbano del puerto, como también de otros espacios productivos como la minería del salitre y cobre, y de otras actividades dentro de la ciudad. Esto fue conformando la fuerza de trabajo necesaria para la industria, la cual sirvió de base para la expansión industrial pesquera en dicho puerto. Con el declive de la industria a mediados de la década de los 90 la actividad dejó ser gravitante en la economía regional, dando paso a nuevo ciclo económico minero (el cobre) y con anterioridad a éste, en la década del 70, el auge económico como resultado de la instalación de la zona franca en el puerto.

De esta forma es posible comprender que estos grupos conforman una variedad de relaciones sociales no sólo basadas en sus espacios de trabajos. Hay que tomar en cuenta que la interacción social también se da en ámbitos diferentes, ya que dentro de la ciudad-puerto, la pesca no es la única actividad económica; por lo tanto, no se puede ver a estos grupos como sujetos homogéneos en sus prácticas cotidianas. Lo anterior supone una diferencia en términos espaciales y socioculturales con otras categorías de comunidades de pescadores.

La Pesca Industrial de Cerco y su Evolución en el Norte de Chile

Es menester comenzar con el análisis de la flota industrial de cerco, la principal en el litoral nortino desde la década de los 50 del siglo XX hasta el presente. La evolución de la pesca de cerco de la zona norte, indica que ésta se centró históricamente (1955-1973) sobre la anchoveta, cuyos desembarques mantuvieron niveles superiores al 95% del total del recurso pelágico hasta 1969, presentando fuertes fluctuaciones en 1965 y años posteriores, para disminuir sus capturas en 1972-1973 y en 1977 por causas atribuidas a efectos combinados de condiciones ambientales adversas (fenómeno de El Niño) y de sobrepesca de un recurso compartido por la pesquería Chilena y Peruana (Martínez *et*

al., 1986). El segundo ciclo, según IFOP (2002), comienza a mediados de la década de los 70 y alcanza hasta la actualidad, siendo las principales especies capturadas la anchoveta y la sardina, pero en los últimos años éstas han sido reemplazadas por el jurel y la caballa. Estos cambios de la pesquería conllevan un efecto que repercute en el tamaño de la flota, que en sus momentos de mayor esfuerzo de pesca alcanzo un total de 300 barcos, así como también es evidente los cambios tecnológicos de los sistemas de pesca y en el número de tripulantes a bordo. En la actualidad las unidades de cerco que operan en los mares nortinos ascienden a un total de 202 naves con capacidad de bodegaje de 500ton y cuya tripulación varía entre 8 o 12 marinos según el grado de tecnología con la que cuente el barco. La diferencia entre las flotas artesanales e industriales está dada principalmente por las dimensiones del barco y su capacidad de tonelaje, que por lo general en las embarcaciones artesanales no sobrepasan los 18m de eslora y 50ton de registro, además de la tecnologización y de las artes de captura y los modos de reclutamiento de las tripulaciones. En la actualidad existen un total de 308 embarcaciones de tipo artesanal en la región. Dicho sea de paso, la pesca artesanal mantiene una apropiación formal o real de los instrumentos de trabajo (embarcaciones, artes de pesca, etc.), como también el control del proceso productivo-extractivo, todo lo cual está organizado familiarmente.

Reclutamiento de Tripulantes en la Pesca de Cerco Industrial

Por lo general, en la actualidad las tripulaciones son reclutadas por la misma empresa, debiendo tener los respectivos cursos que acrediten su especialidad para poder embarcarse, aparte de tener experiencia previa en labores marinas. Aunque existen formas de reclutamiento no formales, como la figura de 'pistola' (aprendiz), el cual debía pasar por todas las labores del barco y cuyo salario era pagado por la propia tripulación a partir de una colecta, debiendo siempre tener el permiso de la empresa pesquera para subir a bordo. La decisión la toma el patrón de pesca "... el patrón elige su tripulación, pero muchas veces se entra al barco como pistola, entonces si uno trabaja bien, se queda como tripulante. Eso lo decide el patrón ..." (Nelson Rojas, tripulante, 2011). Ahora bien, las relaciones de parentesco en el en-

rolamiento de tripulantes no era bien visto, salvo en contadas situaciones, el patrón podía tener esa licencia siempre y cuando esto no dificultara las labores dentro del barco, puesto que si no se trabaja de acuerdo a las pautas consensuadas, el sujeto puede ser despedido sin mermar su relación como pariente (Macgoodwin, 1979). En este sentido, "... a veces subían parientes a trabajar, pero siempre estaba la desconfianza que uno le podía darle favores a un sobrino a un hijo o hermano, mejor era hacerle la movida y que se subiera a otro barco ...". (José Ayala, patrón de pesca, 2011). De acuerdo a lo anterior, dentro de la unidad pesquera donde se realizó la investigación no se constató ningún tipo de relaciones de parentesco entre la tripulación; más bien, se trataba de relaciones netamente laborales, por adquisición (Santana, 1987), a diferencia de la pesca artesanal en que dicho reclutamiento se podría dar por adscripción. Lo anterior es referenciado por los mismos tripulantes: la gente que subía a bordo debía ser reconocida por su capacidad de trabajo. Como se planteó antes, muchos de los sujetos que fueron parte de las tripulaciones provenían de la pesca artesanal, así como también de otros espacios productivos (minería del salitre, cobre) o personas que veían en la industria pesquera una remuneración atrayente. De esta manera, las tripulaciones industriales conforman una heterogeneidad de sujetos con distintas motivaciones y objetivos y por ende a veces mayor distancia entre ellos (Whitte, 1977, Pascual, 1991). De los 12 tripulantes que conformaban el barco observado, dos provenían de la pesca artesanal, quienes además, habían hecho el curso de motoristas y tripulantes, y no provenían de una familia, según lo investigado, asociada a la pesca: "...yo entré a la pesca en los años 80, yo trabajaba en la mina cascada era de cobre, pero se ganaba mejor en la pesca así hice el curso y me cambie..." (Jorge Maya, tripulante, 2011).

La tripulación tenía promedio de 26 años en el trabajo pesquero, considerándose como una tripulación avezada en su labor. La dotación se dividía de la siguiente manera: tripulación de cubierta, entre los que cabe mencionar al 'winchero', el 'panguero', el cocinero y los 'encargados de máquinas', entre ellos el 'contra-maestre', el 'motorista' y el patrón de pesca. Esta división, que se presenta como una división técnica, es por supuesto también una división económica y social, ya que se relaciona con la

forma en que se distribuyen las ganancias (primas), la autoridad y el status o prestigio social de los participantes en la empresa pesquera, identificando, en este sentido, una acentuada distribución de la autoridad (Byron 1988). Se genera, entonces, una estructura jerárquica y de autoridad entre la tripulación, surgiendo la figura del 'patrón', y junto a ella, la del mecánico, frigorista, cocinero, entre otros (Rubio-Ardanaz, 1994).

Las jerarquías basadas en la antigüedad y la experiencia han sido desplazadas producto de la especialización tecnológica de los sujetos, donde los roles dentro de cubierta están regulados por un sistema social donde cada sujeto se desenvuelve dentro de un marco de obligaciones y derechos, conformando, desde esta perspectiva, una institución: el barco. Es así como su organización se puede comparar al libreto no escrito de una obra teatral, donde se desempeñan reiteradamente los 'roles' prescritos (Berger y Luckman, 1993). Esto permite sostener que esta microsociedad, generada en la unidad pesquera, crea puntos de referencia que facilitan a cada tripulante ubicarse en el espacio social en el cual se encuentran insertos, consiguiendo mantener la estructura del dominio microsocial de la embarcación, y por ende, lograr de manera adecuada su propósito: la captura.

El trabajo diario en los barcos se destaca por un alto grado de rutina de las prácticas. Las guardias y los trabajos del día están siempre programados; cada tripulante conoce perfectamente cuál es su obligación dentro de la embarcación. De acuerdo a Jorge Maya (tripulante, 2011) el estar permanentemente ocupados les hace sentir que el tiempo pasa más rápido. Lo anterior demuestra que la rutina no sólo es aceptada, es incluso necesaria, pues toda institución genera un mundo propio tomando el tiempo e interés de los tripulantes del barco (Goffman, 1987). El barco pasa a ser un lugar de trabajo y de residencia durante las largas jornadas en alta mar, aislados durante días y semanas de la tierra; así, los sujetos se deshacen de su identidad habitual y deben asumir la regulación del tiempo y de una identidad inscrita en un rol práctico, funcional a los objetivos trazados por la institución.

La Pesca de Cerco, en Busca del Mora'o

Para comenzar la faena, en necesario 'calar', es decir, lan-

zar la red o 'bolichar' alrededor de los peces, cercándolos por los costados y por debajo. Este proceso es supervisado directamente por el patrón de pesca desde el puente de mando, lugar desde donde se localizan los bancos de peces o el 'mora'o'. Lo anterior es explicitado por Julio Rojas (tripulante, 2011): "... llegábamos a la zona de pesca, el patrón había detectado el mora'o. El gallo que sabía lo veía. El patrón que teníamos era encachado, no tiraba al lote, él sabía cuándo el pesca'o se movía ...". Lo anterior demuestra que los saberes de los pescadores van conformando una cultura técnica (conocimiento sobre el barco, los aparejos de navegación, las artes de pesca, etc.), además de evidenciar la relación que los pescadores establecen con el medio que explotan.

Cuando el cardumen se encuentra muy cercano a la superficie, se trabaja sin el 'sonar', lanzando la red observando el cardumen a simple vista desde el puente de navegación, lugar desde donde el patrón observa y supervisa la maniobra e interpreta fenómenos como el color del agua (cuando se encuentran cardúmenes en la superficie, el morado del agua de día y/o la fluorescencia en la noche), la presencia de aves, los vientos y las corrientes marinas. Todas estas variables que constituyen evidencias al momento del lance y son parte de las técnicas que deben dominar los patrones de pesca.

Cuando los peces se encuentran en capas más profundas, se utilizan instrumentos tecnológicos como el ecosonda y el sonar para detectar el movimiento y profundidad del cardumen. De esta manera, parafraseando a Godelier (1989), el ser humano ocupa diversas formas para actuar sobre la naturaleza con el fin de apropiarse de sus recursos; así, la aparición del sonar contribuyó enormemente a la producción pesquera: lo que el ojo no podía detectar lo realizaba este ingenio tecnológico. Demostró su valor con la desaparición de la anchoveta y la aparición de sardina española, cuando se cambió la jornada de trabajo debido a las costumbres del cardumen, ya que la sardina se captura de noche, cuando se encuentra en la superficie. Lo anterior es ratificado por José Ayala (patrón de pesca, 2011): "... nosotros no sabíamos trabajar la sardina, tuvimos que aprender a trabajar de noche, así que el sonar era importante. No se podía prender luz ni fumar, porque se espanta el pesca'o. Para pescar, tiramos lances imaginarios, dos o tres; después tiramos de verdad y atrapábamos ...".

Cuando el patrón de pesca decide ‘calar’ la red, ya sea de día o de noche, lo importante es elegir el lugar dónde iniciar el lance; el éxito o fracaso de la maniobra depende de su decisión, basada en el movimiento del cardumen, como también a la dirección y velocidad del viento y, por supuesto, a las corrientes marinas. Cada lance es distinto y su efectividad dependerá de la experiencia del patrón de pesca.

Momento de la Captura, Lance y Cerco de el Morao

El lance comienza al soltar la ‘panga’, la cual va arrastrando la red por medio de un cabo de nylon. Éste tiene como objetivo que la red no sea arrastrada por el barco al momento de hacer el cerco cuando llega a la ‘panga’. Luego de la maniobra, la embarcación pequeña es subida a bordo y la punta de la red, la cual está conformada por anillos, se conecta al ‘winche’ de cubierta. Éste cumple la función de evitar que la pesca se pierda en el momento en el que se está formando el ‘copo’ al costado del barco.

La maniobra de recogida del ‘cabo de jareta’ puede tardar aproximadamente una hora, tiempo valioso, ya que en ese proceso los peces pueden escapar por la parte inferior de la red. Según indica Juan Abarca (tripulante, 2011): “... si llegai’ a la zona de pesca y tirai cinco lances y el promedio que el lance sea ‘palomo’, te demorai un promedio de una hora y media. Igual puede haber una buena ‘mancha’; pero cuando el agua está muy clara, el pesca’o tiene tendencia a ‘clavar’ e irse por debajo de la red. Éste ve cuando se crea una muralla con la red y trata de escapar...”.

Luego que la red se cierra por abajo, se comienza a atraer por medio del ‘jalador’; a medida que es recuperada, pasa por la ‘bandeja de red’ y es ordenada en el ‘pozo de red’ con la ayuda del ‘ordenador de red’. Esta herramienta facilita considerablemente el trabajo de separar las líneas de plomos y flotadores.

A pesar de la tecnificación actual de pesca, el trabajo manual sigue siendo importante, ya que el instrumento sólo jala la red pero los encargados de ordenarla completamente siguen siendo los tripulantes de cubierta. Lo anterior es explicado por Juan Abarca: “... el brazo es el que ayuda a subir la red, pero el que estiba es el tripulante. La red cayó al agua, hay que ordenarla; anilla, cadena, red

y corcho, todo debe quedar adujado, ordenado; una red desordenada provoca desgracias”.

Posteriormente, cuando la captura se reúne totalmente, se baja la bomba o ‘yoma’ por medio de una grúa auxiliar. Luego, la pesca se envía a un desagugador de pescado para que ingrese a las bodegas con la menor cantidad de agua posible. Durante este proceso se procura conservar la calidad de la pesca.

La pesca de este tipo no se limita a un área concreta, sino que se adecua a la movilidad de los cardúmenes, acentuando de esta manera la incertidumbre. Lo anterior demuestra uno de los problemas principales de la extracción pesquera, tanto por lo aleatorio que significa el control de las especies pelágicas, como por los vaivenes del clima (Martínez *et al.*, 1987; Alegret, 1988; Bretón y López, 1989; Rubio-Ardanz, 1994). Por lo tanto, durante el proceso de captura se ponen en escena dos tipos de tecnologías: uso, masificación y entendimiento de instrumentos como el sonar y el ecosonda, incluso el uso de naves aéreas para la prospección del océano; y por otro lado, la experiencia la del patrón de pesca con su conocimiento del medio y de los métodos. Con todo esto, aún se mantiene la incertidumbre sobre la localización de los cardúmenes.

Riesgos y Peligros de la Pesca Industrial

Como se desprende de lo anterior, este tipo de trabajo es duro y peligroso. Las largas jornadas de trabajo, como también la necesidad de generar la mayor cantidad de capturas (para obtener mejores remuneraciones), son motivos que muchas veces exponen a estos marinos a riesgos.

Cada espacio tiene su propia funcionalidad y dinámica. Según Cáceres (2002), los procesos de producción generan valores e imágenes sociales. De esta forma, es posible sostener que los elementos culturales que conforman a un grupo influirán en la manera de percibir los riesgos. Posiblemente se generarán respuestas socio-culturales ante el peligro, puesto que los distintos riesgos que afectan al grupo, en forma directa o indirecta, son tomados en cuenta como parte de su cultura de trabajo; al ser así, son considerados dentro de sus vidas cotidianas como daños colaterales o simplemente contingencia. De esta manera (Douglas, 1996) los sujetos viven en

un mundo erigido a partir de sus propios conceptos, en este caso en las labores pesqueras. En este sentido, en muchas ocasiones la mala suerte y por ende la desgracia constituyen una preocupación constante en la vida del pescador (Díaz, 1984, citado en Pascual, 1991). Surgen entonces respuestas tales como la explicación sobrenatural como forma de prevención y la suerte como catalizador y explicación de los peligros e incertidumbres en el mar (Zulaika, 1981). La suerte o la no suerte, en tanto concepción mágica del pescador, cumple además el rol de mantener la estabilidad de las relaciones, puesto que mediante la argumentación de la suerte o la no suerte, los tripulantes explican el éxito o el fracaso del proceso de captura, funcionando de esta manera como un mecanismo que elimina la culpa o responsabilidad individual, logrando mantener la unión del grupo (Löfgren, 1989).

Ahora bien, para el caso del presente análisis, el factor suerte como explicación de la incertidumbre de la pesca o de las tragedias no parece ser considerado como forma de obviar culpas; más bien, las respuestas estarían dadas por una mala maniobra o simplemente la incompetencia del patrón de pesca: “... los accidentes ocurren porque la gente no sabe trabajar, y si no sabi trabajar te madai cagã...” (Juan Ortega, tripulante, 2011). De esta manera la pesca se puede interpretar a partir de los errores o el trabajo bien hecho de los propios tripulantes (Palsson y Durrenberger, 1982; Elster, 1990).

Es sabido que el trabajo pesquero se realiza en un entorno a menudo hostil. Las embarcaciones están constantemente sometidas al embate del medio marítimo, principalmente en el trabajo de cubierta, donde la tripulación se encuentra expuesta a las inclemencias del medio, incluyendo, además, los peligros propios de las faenas de captura. Los espacios donde los tripulantes realizan su trabajo, y a la vez su descanso, son bastantes limitados. Esto se da por la cantidad de equipos utilizados, lo que genera que no existan lugares seguros en caso de desperfecto o rupturas de las herramientas y maquinarias. De acuerdo a Cid (2012), el individuo se ve enfrentado a tomar decisiones en situaciones y ambientes complejos, en este caso el barco, aunque podríamos plantear que esta exposición a un peligro latente es parte de los riesgos que, voluntaria y racionalmente, estos hombres han decidido afrontar. Lo an-

terior es corroborado por el tripulante Juan Ortega (2011): "... a veces el patrón era hambriento y llenábamos con más pescado de lo que las bodegas podían contener, y a veces, los barcos se daban vuelta ...".

El riesgo sugiere siempre una alta contingencia que le otorga al individuo la posibilidad de evitar el daño con su elección (Korstange, 2010). Esto puede verse como algo irracional (poner en peligro la vida de la tripulación) pero en términos prácticos, se trata de un cálculo, puesto que son conscientes que una mayor captura se convierte en mayor ganancia para la tripulación. Al respecto, el tripulante Juan Abarca, comenta: "... me decían el panguero loco, tuve cuatro naufragios, y aun así seguía trabajando porque era lo que sabía hacer, no había más, era riesgoso, pero se ganaba ...".

Considerando lo anterior, el riesgo tomado por el patrón y su tripulación está basado en el conocimiento de un determinado evento; el riesgo que puede acarrear esta decisión es conocido por ellos y por lo tanto, se considera parte del trabajo. En este sentido, Briones (2005) aclara: "...el riesgo no sólo depende de cálculo de probabilidad, sino también de los contextos sociales y culturales como es el caso de la pesca, estos sujetos toman decisiones a partir de su propia racionalidad que no necesariamente concuerdan con los lineamientos de seguridad del mismo trabajo ...".

La experiencia que se tiene del entorno, de alguna forma está entrelazada por categorías conceptuales que se originan durante la interacción social de los grupos. Lo anterior conforma una cultura del riesgo en las faenas marinas, erigiendo una noción de riesgo común, en la cual se construyen obligaciones y expectativas compartidas. Cada grupo social está dispuesto a aceptar o rechazar ciertos riesgos, en este caso los tripulantes están dispuestos a aceptar riesgos a partir de su adhesión a su grupo y forma de trabajo. De acuerdo a lo anterior, (Julio Rojas, tripulante, 2011), comenta: "... El trabajo era peligroso, te ahogabai, podíai perder las piernas, se te cortaban los deo's. Un cabrito que llevaba tres meses, perdió la pierna, la red cuando iba saliendo, se la cortó. Tenía veintitrés años. Recién se había casado ...".

Los riesgos y peligros en las faenas están siempre latentes, especialmente en el momento de la captura (lanzamiento del arte y recogida de éste), como también en la des-

carga y mantenimiento de la embarcación. El trabajo de tripulante pesquero conlleva riesgos propios de esta labor. En cada decisión existen grados diversos de riesgos, los cuales son partes de la cultura del riesgo de la pesca industrial.

Relación Capitán-Tripulación a Partir del Prestigio y el Don

La relación entre el patrón de pesca y su tripulación es jerárquica, dentro de una clara división del trabajo, demarcada de acuerdo a los puestos que cada tripulante posee dentro de la embarcación. A simple vista, como hemos esbozado, se puede afirmar que esta conformación está dada por la mecanización del barco y la especialización de ciertos tripulantes con respecto a otros, lo que generaría dicha estructura que hemos presentado anteriormente. Es interesante analizar cómo esta estructura se mantiene, conformando esta relación simbiótica entre el patrón y la tripulación. Es decir, que une a la tripulación con el capitán, más allá de lo que, a simple vista, estaría dado como una relación típica entre jefe y subordinado.

Ahora bien, es necesario aclarar que el patrón de pesca no es el dueño de la embarcación, como posiblemente pueda ocurrir en la pesca artesanal; es un trabajador asalariado, que está bajo la autoridad del jefe de flota, dentro de una organización de corte industrial; su autoridad, por lo tanto, no está basada en la relación empleador-empleado, más bien se podría indicar que como un puente entre la tripulación y la organización. Sin embargo, es el personaje clave dentro de la estructura de trabajo en las faenas pesqueras, pues sabe dónde pescar, elige a su tripulación y es el interlocutor válido entre los tripulantes y el jefe de flota. De alguna manera, es la cabeza de la estructura y así es significado por su tripulación.

Según Moreno (1995), a mayor presencia de tecnología a bordo y la especialización de la actividad pesquera, más se patentiza la autoridad del patrón y la división del trabajo. Esto se puede ver claramente en palabras de José Ayala (patrón de pesca): "... como te digo no entré de pistola, yo tenía conocimiento de la pesca artesanal, ahí uno mira, observa un día y al otro día estai' trabajando, después trabajai' dos o tres meses en la pesca industrial y rápidamente fui contra-maestre (el sargento en cubierta), yo tenía la maña de aprender; después me

mandaron al curso de patrón de pesca en Arica ...".

Se trata de saberes elaborados sobre el medio y técnicas apropiadas a su especificidad laboral, en un saber hacer: saber adquirido a lo largo de los años en su relación con el espacio marítimo (Aguirre, 2011). Estos conocimientos no suelen estar en un libro o sobre un mapa, simplemente se identifican con la experiencia de quien domina el trabajo

De acuerdo a lo anterior, la figura del patrón de pesca está dada por ciertas características que son valoradas dentro del grupo, como diría Bourdieu (1997), la fuerza física, la habilidad, el saber pescar, responden a unas 'expectativas colectivas' socialmente constituidas en el mundo de la pesca. Podríamos hipotetizar que estas cualidades conforman un capital simbólico. En este sentido, Juan Ortega (tripulante) afirma: "...el patrón de pesca es el que sabe pescar, con los buenos patrones uno aprende ...".

De esta manera, la percepción jerárquica del patrón sobre los marinos, no es automática, sólo existe cuando el patrón de pesca reúne condiciones valoradas por la tripulación (sus características, experiencias y conocimiento técnico del trabajo). La suerte es del capitán, la experiencia se deviene en suerte de tal manera que servir en una tripulación con un capitán con suerte genera prestigio (Byron 1988). Ahora, como se señaló, es la experiencia del capitán que se configura en suerte; de esta manera cuando la acumulación de dicha experiencia se puede demostrar en la práctica, permite reforzar la autoridad, es decir, el dominio de la técnica puede valerle al maestro el derecho de mandar (Sennet, 2009). Asimismo, surge cierta competitividad entre los patrones de pesca respecto de ganar adeptos en su tripulación; de acuerdo a esto, existirá una relación dada entre lo que un tripulante espera de un patrón, y lo que el patrón espera de un tripulante; es decir, en la capacidad del segundo de proveer una buena pesca, lo que se traduce en ganancias para el tripulante y para el patrón. Éste, a su vez, necesita de buenos marinos para lograr su cometido (prestigio y ganancias). A pesar que esta relación se basa en intercambios mercantiles, podemos entrever ciertas relaciones de la economía del 'don' que según Godelier (1996) es la expresión y el instrumento de las relaciones personales, de parentesco y amistad que se sitúan más allá del sistema de mercado y el Estado, en la cual lo eco-

nómico y lo social se construyen como inseparables y de cierta manera, se percibe en forma subjetiva, grupal o individual.

Una de las características del don, es el tiempo entre recibir y devolver. Cuando alguien dona, se entiende que recibirá algo a cambio, sea esto simbólico o material. De esta manera, el donar es un acto voluntario, individual o colectivo. Ahora, el concepto de voluntario debe entenderse como un acto racional, en el cual el sujeto está consciente de la necesidad de donar para mantener las relaciones sociales. En este sentido, la voluntad radica en la obligación de mantener las relaciones de intercambio (Godelier, 1996). Es así que el patrón entrega conocimiento a la tripulación, para que la labor se lleve a cabo en forma satisfactoria. Es decir, se encuentra 'obligado' a dar un conocimiento del trabajo pesquero que los tripulantes 'necesitan' recibir. Mientras esas obligaciones no se concreten en una buena pesca, existiría una deuda relacionada con el aporte que realizan ambos. Una vez que la pesca es intercambiada por dinero, el patrón devuelve el aporte del marino con ganancias (pagadas por la empresa) lo que él ha recibido en términos de prestigio; y la tripulación debe entregar lo aprendido y plasmarlo en el trabajo con el patrón para continuar y mantener los circuitos de intercambios.

Dentro de lo anterior, siguiendo a Mauss (1973), la economía del don envuelve la obligación de dar, recibir y devolver, manteniendo la producción y reproducción de ciertas relaciones sociales. Aunque todo este intercambio está mediatizado por la empresa en la cual participan (encargada de pagar los sueldos en base a toneladas de capturas y posición dentro la estructura del barco), sin lugar a dudas, el donar no es la ausencia de obligaciones, salvo por la no existencia de cálculo apuntado a la maximización de utilidades; aunque esto no quiere decir que no exista ningún interés económico. En ese sentido, de acuerdo a Godelier (1996) cuando refiere que el carácter personal del don, éste no desaparece ni siquiera cuando entre el donante y el donatario no existe ninguna relación de tipo personal directa, ni cuando se intercalan intermediarios entre ellos.

El patrón, como ya comentamos, construye su prestigio a partir de su conocimiento y capacidad de pesca. Esto es esencial en la estructura del barco; cuando estas con-

diciones no existen o no son donadas, la relación se rompe. El tripulante Juan Ortega lo corrobora: "... ¡Patrón hediondo! ¡Patrón hediondo! le gritábamos pa' arriba cuando el lance era palomo...".

No recibir lo que se espera del jefe ocasiona cierto descontento dentro del grupo. Estar horas en busca de los cardúmenes y no concretar la faena adecuadamente, es percibido como tiempo perdido y si esto ocurre en forma reiterada, los tripulantes buscan las formas de enrolarse en otro barco, dentro de la misma empresa o en otra. Como lo expresa claramente el tripulante Juan Ortega: "... cuando el patrón era hediondo, nos tratábamos de cambiar con movidas con otros tripulantes, o a veces otro patrón nos pedía...".

De acuerdo a lo anterior, podemos entender que la capacidad de liderazgo está en la facultad del jefe en dar. La posición que ocupa dentro de las estructuras está basada en su generosidad y su capacidad de dar y no en autoridad basada en el poder; es decir, si el jefe no hace lo que se espera de él, el grupo lo abandona para unirse a un líder que atienda sus necesidades. Todo lo esto debe consignarse dentro de ciertos momentos en la industria. La capacidad de de la tripulación de cambiar de jefe estaba dada por la cantidad de pesqueras que se encontraban en Iquique y, además, por la biomasa abundante que contribuía a buenas capturas, lo cual hacía más fácil la movilidad de las tripulaciones. Hoy en día, con la restructuración de la industria y la escasez de capturas, estas relaciones se encuentran en constante movimiento.

Consideraciones Finales

Hemos presentado la necesidad de estudiar la historia local y regional en torno a una temática como son los procesos de extracción pesquera industrial, poco estudiada en la zona norte de Chile, donde es escasa la investigación sobre problemáticas asociadas a los procesos de modernización. La construcción del objeto en antropología, desde nuestra perspectiva, ha permanecido incólume al paso del tiempo y frente a los actuales procesos de mundialización e impacto de la tecnología. Por otra parte, hemos descrito las prácticas sociales en las que confluyen lo 'tradicional' y lo 'moderno' en el uso de tecnologías pesqueras y rol que juega el patrón de pesca en dichos cambios.

Analizamos, por otra parte, la noción de riesgo en este sistema de producción. De esta manera nos referimos al espacio de la pesca industrial como un lugar de prácticas donde se ven reflejadas la hibridez cultural, materializada en la coexistencia de la dimensión tradicional (costumbres, creencias, roles, estatus, etc.) y el uso y efecto de los avances tecnológicos de la producción moderna (asociadas a dichas prácticas sociales). De esta forma, los conocimientos tradicionales de la pesca y las nuevas tecnologías se van complementando en el patrón de pesca, el deseo de no atrasarse, más el orgullo que significa para ellos ser considerados e incluso ser visto como los mejores, son alicientes que alimentan el deseo de continuar en una faena que ha experimentado cambios radicales.

AGRADECIMIENTOS

Los autores agradecen el apoyo del Convenio de Desempeño Universidad de Tarapacá-MINEDUC. Este artículo es resultado del Proyecto de Investigación Mayor de Ciencia y Tecnología de la Universidad de Tarapacá, Código 5711-13.

REFERENCIAS

- Aguirre C (2011) *Imaginario Sociales en el Puerto de Iquique en la Memoria de los Pescadores Industriales (1960-1990)*. Tesis. Universidad Católica del Norte. Chile. 115 pp.
- Alegret J (1988) *Corporativismo, Intervención Estatal y Transformación Capitalista en el Sector Haliéutico: Las Cofradías de Pescadores de Cataluña*. Universidad Laval. España. 60pp.
- Berger P, Luckmann T (1993) *La Construcción Social de la Realidad*. Amorrortu. Buenos Aires. Argentina. 233 pp.
- Bourdieu P (1997) *La Distinción, Criterios y Bases Sociales del Gusto*. Taurus. Madrid, España. 600pp.
- Breton Y, López E (1989) *Ciencias Sociales y Desarrollo de las Pesqueras: Modelos y Métodos Aplicados al Caso de México*. Instituto Nacional de Antropología e Historia. México. 327 pp.
- Briones F (2005) La complejidad del riesgo: breve análisis transversal. *Rev. Univ. Cristóbal Colón*. 20: 9-19. www.eumed.net/rev/rucc/20/
- Byron R (1988) Luck and leadership: The management of decisions in Shetland fishing crews. *Marit. Stud.* 1: 3-14.
- Cáceres R (2002) *Mujeres, Fábricas y Charangas: El Trabajo Femenino en el Sector Conservero de Ayamonte (Huelva)*. Consejería de Cultura. Andalucía, España. 255 pp.
- Cid G, Castro C, Rugiero V (2012) Percepción del riesgo en relación con capacidades de

- autoprotección y autogestión, como elementos relevantes en la reducción de la vulnerabilidad en la ciudad de la Serena. *Rev. Invi.* 27: 105-142. <http://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/565/1036>
- Douglas M (1996) *Aceptabilidad del Riesgo Según las Ciencias Sociales*. Paidós. Barcelona, España. 173 pp.
- Elster J (1990) *Tuercas y Tornillos, una Introducción a los Conceptos Básicos de las Ciencias Sociales*. Gedisa. Barcelona, España. 184 pp.
- Godelier M (1989) *Lo Ideal y lo Material. Pensamiento Economías y Sociedades*. Taurus. Madrid, España. 308 pp.
- Godelier M (1996) *El Enigma del Don*. Paidós. Barcelona, España. 320 pp.
- Goffman E (1987) *La Presentación de la Persona en la Vida Cotidiana*. Amorrortu. Buenos Aires, Argentina. 273 pp.
- IFOP (2002) *Manejo Integrado del Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Humboldt*. Instituto de Fomento Pesquero. Chile.
- Korstanje M (2010) Reconsiderando el concepto de riesgo en Niklas Luhman. *Rev. Mad.* 22: 31-41. www.revistamad.uchile.cl/22/Korstanje_02.pdf
- Löfgren O (1989). The reluctant competitors: Fisherman's luck in two Swedish maritime settings. *Marit. Stud.* 2: 34-58.
- MacGoodwin J (1979) Pelagic shark fishing in rural Mexico: A context for cooperative action. En Alexander Spoehr A (Ed.) *Maritime Adaptations: Essays on Contemporary Fishing Communities*. University of Pittsburgh Press. Pittsburgh, PA, EEUU. pp. 79-90.
- Martínez C, Aranís A, Estrada C, Barria P (1987) Situación actual de la pesquería de sardina española en la zona norte de Chile. En Arana P (Ed.) *Manejo y Desarrollo Pesquero*. Universidad Católica de Valparaíso. Chile. pp. 115-131.
- Mauss M (1972) *Sociología y Antropología*. Tecnos. Madrid, España. 432 pp.
- Moreno A (1995) *Relaciones Económicas y Sociales de Producción de la Pesca Artesanal en Torre Vieja, Alicante*. Instituto Municipal de Cultura Joaquín Chapaprieta. Torregrosa, España. 323 pp.
- OIT (2002) *La Seguridad y la Salud en la Industria Pesquera*. Organización Internacional del Trabajo. Ginebra, Suiza.
- Palsson G, Durrenberger E (1982) To dream of fish: The causes of Icelandic skippers fishing success. *J. Anthropol. Res.* 38: 227-242.
- Pascual J (1991) *Entre el Mar y la Tierra. Los Pescadores Artesanales Canarios*. Interinsular. Canarias. España. 310 pp.
- Rubio-Ardanaz JA (1994) *La Antropología Marítima Subdisciplina de la Antropología Sociocultural. Teoría y Temas para una Aproximación a la Comunidad Pescadora de Santurtzi (Bizkaia)*. Universidad de Deusto. España. 154 pp.
- Rubio-Ardanaz JA (2010) Las realidades marítimo-costeras como expresión de maritimidad y objeto de estudio antropológico. *Zainak. Cuad. Antropol.-Etnogr.* 33: 9-24.
- Santana A (1987) Reclutamiento y distribución del producto en la pesca artesanal. *Actas del IV Congreso de Antropología*. Alicante, España.
- Sennet R (2000) *El Artesano*. Anagrama. Barcelona, España. 416pp.
- White DRM (1977) Environment, technology and time-use patterns in the Gulf Coast shrimp fishery. En Smith ME (Ed.) *Those Who Live from the Sea*. West. St. Paul, MI, EEUU. pp. 195-214.
- Zulaika J. (1981) *Terranova: The Ethos and Luck of Deep-Sea Fishermen*. Institute for the Study of Human Issues. Philadelphia, PA, EEUU. 121 pp.

LIFE IN A LANCE: FISHERMAN'S INDUSTRIAL WORK IN NORTHERN CHILE

Claudio Aguirre and Mario O. Moya

SUMMARY

This article explores the process of working on board a purse seine fishing unit, the most common form of industrial fishing on the coasts of Northern Chile. From an ethnographic study, it is described and analyzed how a fishing crew is shaped, the

social relations that occur on board, the types of work and the risks to which the crew is subjected. It is shown how these individuals interpret their experiences on the job, seeing themselves as a community.

A VIDA EM UM LANCE: O TRABALHO DE PESCADOR INDUSTRIAL NO NORTE DO CHILE

Claudio Aguirre e Mario O. Moya

RESUMO

O presente artigo explora o processo de trabalho a bordo de uma unidade de pesca com rede de cerco, a forma de pesca industrial mais estendida nas costas do norte do Chile. A partir de um estudo etnográfico, se descreve e analisa como vai sendo configurada uma tripulação pesqueira, as relações sociais

que se produzem a bordo, as formas de trabalho e os riscos aos quais está submetida a tripulação. Mostram-se como estes sujeitos interpretam suas experiências em torno ao trabalho, vendo-se a si mesmos como uma comunidade.