
EL DON A BORDO: LA RECIPROCIDAD EN LA TRIPULACIÓN DE UN BARCO CERQUERO INDUSTRIAL EN IQUIQUE, CHILE

Claudio Aguirre-Munizaga y Carlos Mondaca-Rojas

RESUMEN

El artículo examina cómo, en una tripulación de pesca industrial en Iquique, persiste una economía moral estructurada en torno al don y el contradon. A través de la reciprocidad en favores y bienes, se mantiene la solidaridad y cohesión grupal, pero también se reproducen jerarquías y relaciones de poder. Aunque la labor se desarrolla dentro de una economía capitalista, las prácticas de dar, recibir y devolver continúan siendo fundamentales para el orden social y simbólico a bordo.

Introducción

En el puerto de Iquique, al norte de Chile, las tripulaciones de los barcos cerqueros industriales han desarrollado formas de convivencia y solidaridad que trascienden la economía formal. Siguiendo a Mauss (1995), los intercambios no monetarios —como compartir alimentos o brindar ayuda— constituyen un “fenómeno social total” que articula dimensiones económicas, morales y simbólicas, generando obligaciones de reciprocidad (Martínez, 2012). De acuerdo con Durkheim (1987), estas prácticas representan la vía

mediante la cual la solidaridad se materializa en contextos modernos: la solidaridad orgánica propia de tripulaciones con una marcada división del trabajo se sostiene, en la práctica, mediante circuitos de don que refuerzan la confianza, la lealtad y la cooperación necesarias para la faena. En este sentido, la reciprocidad no se contrapone a la solidaridad, sino que la encarna y la hace operativa en el trabajo cotidiano a bordo.

A bordo, las prácticas de dar, recibir y devolver estructuran la vida colectiva y configuran relaciones que combinan cooperación y asimetrías,

generando solidaridad, pero también compromisos y dinámicas de poder (Godelier, 1988). Aunque la teoría del don se origina en sociedades tradicionales, Bourdieu (1991) destaca su vigencia en contextos modernos, donde continúa articulando alianzas, jerarquías y expectativas recíprocas. En esta línea, Godelier (1988) sostiene que el don expresa relaciones personales que fusionan lo económico y lo social, implicando una “fuerza” simbólica que genera obligaciones morales (Martínez, 2012).

Las redes de reciprocidad —favores, ayudas o gestos de generosidad— resultan

fundamentales para comprender la organización social de las tripulaciones y la reproducción de sus vínculos internos (Aguirre, 2011). La industria pesquera de Iquique vivió su auge entre 1960 y 1980, alcanzando relevancia global y consolidando una cultura de camaradería y riesgo compartido (Aguirre *et al.*, 2018; Aguirre-Munizaga y Mondaca-Rojas, 2020). Aunque la modernización tecnológica transformó las dinámicas laborales, los valores de compañerismo, apoyo mutuo y solidaridad continúan presentes en la práctica cotidiana (Aguirre y Moya, 2014).

PALABRAS CLAVE / Antropología Económica / Etnografía / Iquique / Pesca Industrial / Reciprocidad / Teoría del Don /

Recibido: 09/10/2025. Modificado: 18/11/2025. Aceptado: 19/11/2025.

Claudio Aguirre-Munizaga. Doctor en Antropología. Académico, Departamento de Educación, Universidad de

Tarapacá, Arica, Chile. e-mail: crmunizaga@academicos.uta.cl. **Carlos Mondaca-Rojas** (Autor de correspondencia). Doctor en

Educación. Académico, Departamento de Educación, Universidad de Tarapacá, Arica, Chile. Dirección: Avenida 18 de

Septiembre 2222. Oficina 13, Segundo Piso. Arica-Chile. e-mail: cemondacar@academicos.uta.cl.

THE GIFT ON BOARD: RECIPROCITY AMONG THE CREW OF AN INDUSTRIAL PURSE-SEINER IN IQUIQUE, CHILE

Claudio Aguirre-Munizaga and Carlos Mondaca-Rojas

SUMMARY

The article examines how, within an industrial fishing crew in Iquique, a moral economy structured around gift and counter-gift practices persists. Through reciprocity in favors and goods, solidarity and group cohesion are maintained, while hi-

erarchies and power relations are simultaneously reproduced. Although the work takes place within a capitalist economy, the practices of giving, receiving, and returning continue to be fundamental to the social and symbolic order on board.

O DOM A BORDO: A RECIPROCIDADE NA TRIPULAÇÃO DE UM BARCO CERQUEIRO INDUSTRIAL EM IQUIQUE, CHILE

Claudio Aguirre-Munizaga e Carlos Mondaca-Rojas

RESUMO

O artigo analisa como, em uma tripulação de pesca industrial em Iquique, persiste uma economia moral estruturada em torno das práticas de dom e contradom. Por meio da reciprocidade em favores e bens, mantêm-se a solidariedade e a coesão grupal,

ao mesmo tempo em que se reproduzem hierarquias e relações de poder. Embora o trabalho ocorra dentro de uma economia capitalista, as práticas de dar, receber e retribuir continuam sendo fundamentais para a ordem social e simbólica a bordo.

El estudio concluye que, incluso en una organización industrial jerarquizada, persisten normas de reciprocidad que fortalecen la cohesión grupal y la confianza, pero que a la vez reproducen jerarquías y relaciones de poder, generando deudas simbólicas y obligaciones de lealtad que contribuyen a legitimar la autoridad a bordo.

Metodología

El estudio empleó una metodología cualitativa con enfoque etnográfico, orientada a comprender las dinámicas sociales al interior de una tripulación de pesca industrial en Iquique, en el norte de Chile. La observación participante realizada a bordo de un barco cerquero durante un viaje de faena permitió documentar las interacciones cotidianas, las rutinas laborales, los momentos de ocio y los actos de cooperación y reciprocidad entre los tripulantes.

Se llevaron a cabo entrevistas semiestructuradas a doce miembros de la tripulación, correspondientes a distintos niveles jerárquicos —patrón, contraestre, motoristas, cocinero y pescadores— con el propósito de explorar sus trayectorias personales, las relaciones de camaradería y conflicto, y las prácticas de ayuda mutua y generosidad.

Además, se revisó bibliografía y documentación histórica sobre la evolución de la pesca industrial en el norte de Chile, especialmente en Iquique, integrando antecedentes sectoriales y estudios previos que contextualizan los cambios en la industria (Aguirre y Moya, 2014; Aguirre *et al.*, 2018; Aguirre-Munizaga y Mondaca-Rojas, 2020). La combinación de observación directa, entrevistas y análisis documental permitió una triangulación de datos (Denzin, 1978) que robusteció la validez del estudio y posibilitó una comprensión integral

de las dimensiones laborales, jerárquicas y simbólicas que estructuran la vida a bordo.

La Crítica Subalterna: La reciprocidad y la solidaridad embarcada

Las faenas de pesca industrial de cerco exigen una coordinación precisa y un trabajo colectivo de alta intensidad. Una vez que el patrón detecta el cardumen y ordena el lanzamiento de la red, cada tripulante cumple una función específica. Sin embargo, más allá de las tareas formales, se observa una cooperación espontánea y sostenida, expresada en gestos de ayuda mutua que trascienden las obligaciones laborales y refuerzan los lazos de compañerismo a bordo. Esto se evidencia en el siguiente testimonio: “Todos los tripulantes trabajan en la faena, ninguno se queda haciendo nada, el cocinero se encarga de ordenar las anillas, otros

están en la estiba de la red” (Juan Abarca, tripulante).

Durante el trabajo de campo se registraron diversos episodios de apoyo mutuo entre los tripulantes. En particular, durante el lance de la red —momento en que se suelta la panga que arrastra el cabo de nylon para evitar que la red sea arrastrada por el barco al cerrar el cerco— se documentó una maniobra de alto riesgo que requiere coordinación minuciosa y trabajo en equipo para prevenir accidentes, como el volcamiento de la embarcación menor. Tal como relata José, pescador de 34 años con una década de experiencia: “Aquí todos ponemos el hombro cuando hay que hacer el lance; si veo que uno está medio reventado del cansancio, yo me ofrezco para ayudarlo un rato. Nadie te lo pide, uno va no más, porque sabemos que nos puede pasar a nosotros también, nadie está libre de estas cuestiones”. Este

testimonio ilustra una forma de reciprocidad generalizada, en el sentido de Sahlins (1972), basada en la ayuda desinteresada sin esperar un retorno inmediato, confiando en que éste llegará cuando sea necesario. Esta modalidad de intercambio, característica de relaciones cercanas y solidarias, se expresa entre los tripulantes, quienes se perciben como un colectivo unido por un destino común.

La solidaridad también se manifiesta en la vida cotidiana a bordo, especialmente durante los momentos de convivencia, como el almuerzo, donde emergen intercambios de don. Aunque la empresa provee víveres, es habitual que los marineros lleven alimentos desde sus hogares, reforzando así los vínculos afectivos y comunitarios dentro de la tripulación. En este sentido, Rubén, motorista de 45 años, comentaba en una entrevista que su esposa siempre le envía una olla con porotos para compartir con sus compañeros: “Los porotos todos lo esperaban, todos los cabros, alcanzamos a repartirnos un plato cada uno. A mí me gusta compartir con los cabros, como ellos dicen, el plato de poroto sube el ánimo, porque na’ que ver comer solo no más, se comparte”.

El testimonio evidencia que el alimento casero funciona como un don que contribuye a crear comunidad dentro de la tripulación, sustentado en una norma implícita de reciprocidad en la que todos aportan en distintos momentos. Con el tiempo, se configura un circuito de intercambio que sanciona el egoísmo mediante el rechazo grupal. En términos de Mauss (1995), el don genera hospitalidad, protección y asistencia mutua. Asimismo, la reciprocidad se reconoce como un eje central de la identidad colectiva, dado que los pescadores conciben la tripulación como una familia en la que prevalece la ayuda incondicional y un sentido de pertenencia compartido. En esta línea, Juan, pescador industrial de 52 años, lo expresa de la siguiente manera: “En la goleta, todos somos

como una familia, nos cuidamos entre todos. Si a un compañero le falta algo ahí estamos. Aquí nadie anda botao”.

El lenguaje afectivo (“familia”, “cuidarse”) indica que la interacción trasciende la mera colaboración laboral, configurando lo que puede denominarse una “moral de camaradería”. La ayuda y los favores entre los tripulantes producen obligaciones morales implícitas, en las que quien recibe se siente en deuda por lealtad al grupo y no por coerción externa. No retribuir esos favores se percibe como una falta grave que implica traicionar al colectivo. En consecuencia, quienes vulneran esta ética son identificados como egoístas y quedan simbólicamente marginados del grupo.

Luis, contra maestre de 40 años, señala al respecto: “Al tiro se cacha cuando compadre eres cagao, le gusta a él no más. Si alguna vez te dieron la mano, tenís que estar ahí pa’l otro después. Si no devolví, ya todos saben que soy un weon penca, y aquí nadie quiere trabajar con él, ni en este ni en otros barcos”. Este comentario muestra que quien rompe la norma de reciprocidad enfrenta una sanción colectiva, asociada a la pérdida de confianza, prestigio y un posible aislamiento dentro del grupo. En términos de Mauss (1995), quien recibe un don tiene la obligación de devolverlo, y omitir dicha devolución implica perder la honra y el respeto de los demás. En el contexto del barco, “perder la honra” equivale a perder reconocimiento y oportunidades laborales, de modo que la presión por mantener una imagen solidaria actúa como un mecanismo social de control que asegura el cumplimiento de la reciprocidad.

Un caso narrado durante las entrevistas ilustra de forma clara la expectativa de reciprocidad diferida en el tiempo. Miguel, hoy pescador de 50 años, recordó sus inicios a los 20 años, cuando era aprendiz (pistola) y sufrió un accidente menor a bordo —una lesión en la mano que le impidió trabajar

por algunos días—. En esa ocasión, los tripulantes asumieron sus tareas sin mostrar reproches, e incluso reunieron dinero para que Miguel pudiera regresar a su hogar con algún ingreso. “A mí me dio vergüenza me paso eso en la mano, porque no pude dar el ancho en la pega y aun así los viejos me ayudaron y después me pasaron plata pa’ la casa. Yo les dije que ahí les iba devolver las lucas. Y los viejos me dijeron tranquilo, cuando te recuperis nos pagai con trabajo. Y así pasó no más”.

Miguel enfatiza que, semanas después, cuando volvió a estar en condiciones de trabajar, se esforzó particularmente por demostrar su agradecimiento y “pagar” ese favor. El relato muestra que la deuda moral se salda mediante trabajo, compromiso y lealtad, no necesariamente a través de un retorno monetario inmediato. Según Bourdieu (1991), esta demora en el contra-don transforma el intercambio en un gesto de generosidad aparente, que refuerza simultáneamente los lazos sociales y las obligaciones recíprocas.

En conjunto, la reciprocidad horizontal entre los tripulantes constituye la base de la vida a bordo, articulada en torno al principio de “hoy por ti, mañana por mí”. En términos de Scott (1997) y Kaye (1990), este patrón configura una economía moral, donde el valor de la solidaridad se expresa en cohesión y confianza grupal.

Así, los dones cotidianos —materiales e inmateriales— sostienen la unidad de la tripulación frente a los riesgos y desafíos del oficio, conformando una pequeña sociedad a bordo, donde dar, recibir y devolver representan formas de compañerismo y apoyo mutuo que refuerzan la identidad colectiva.

Don, poder y jerarquía dentro de la tripulación

Si bien la reciprocidad se manifiesta principalmente entre iguales, también opera en las relaciones jerárquicas dentro

del barco pesquero industrial, donde existe una estructura claramente estratificada entre oficialidad (patrón y contra maestre), tripulación de cubierta y motoristas. Esta división, más que técnica, es también económica y social, relacionada con la distribución de ganancias, el ejercicio de autoridad y el prestigio (Aguirre, 2011). No obstante, las relaciones no se reducen a la obediencia formal: en la vida cotidiana se entretienen redes de favores, lealtades y concesiones que suavizan la verticalidad, pero que al mismo tiempo la refuerzan simbólicamente. En este marco, el don asimétrico entre superiores y subordinados adquiere un rol central.

El patrón del barco suele desempeñar un papel paternalista, atendiendo necesidades que van más allá de lo estrictamente laboral: se interesa por los problemas personales de la tripulación, flexibiliza tareas cuando es necesario y ofrece regalos o favores, consolidando con ello su autoridad moral y liderazgo simbólico dentro del grupo. Por ejemplo, durante la investigación se identificó que el patrón de la embarcación estudiada (Patrón de pesca Rodrigo, de 58 años) tenía por costumbre “rajarse” con unas cervezas para toda la tripulación una vez que terminaban una pesca exitosa y regresaban a puerto. Tras finalizar la descarga del pescado y una vez que el barco estaba limpio y las cifras de toneladas capturadas eran satisfactorias, el patrón invitaba a la tripulación a beber cervezas en los bares cercanos al puerto. “El patrón siempre se raja con unas chelas cuando nos va bien en la pesca”, comentaba Fernando, pescador de 30 años; “eso a uno lo hace sentir que somos importantes pa’l hombre más allá de la pega; no todos los patrones se portan así, ¿cachái?”.

El trago compartido entre el patrón y la tripulación posee un significado simbólico profundo: momentáneamente disuelve las jerarquías y refuerza la camaradería horizontal, operando como un contra-don del

patrón en reconocimiento del esfuerzo colectivo. Este gesto fortalece su imagen de líder generoso y protector, consolidando su posición dentro de la estructura moral del grupo.

Según Bourdieu (1991), tales actos se inscriben en la “economía del honor”, donde el don otorga capital simbólico al donante, expresado en gratitud y respeto que legitiman su autoridad más allá de la coerción formal. Sin embargo, como señala Martínez (2012), el don encierra un interés implícito: al ofrecerlo, el patrón acumula prestigio y fortalece la lealtad, esperando a cambio compromisos y obediencia en situaciones críticas.

En este contexto, el patrón Rodrigo refuerza su liderazgo mediante gestos de generosidad simbólica, logrando que los tripulantes lo respeten no solo como superior jerárquico, sino como referente moral dentro del grupo. “Mire, el patrón es serio pa’ la pega, pero es una buena persona y siempre se la juega por la tripulación; por eso uno también se la juega por el patrón”, afirmó Eduardo, pescador veterano de 47 años. Esta afirmación es reveladora: la reciprocidad se expresa como lealtad. Los tripulantes retribuyen el buen trato del patrón mediante dedicación, compromiso y permanencia en el puesto, manteniéndose fieles a su liderazgo incluso frente a dificultades o ante mejores ofertas laborales.

Esta lealtad opera como un contra-don hacia la autoridad, expresada en la permanencia prolongada en la misma embarcación. En Iquique, la baja rotación de las tripulaciones refleja este compromiso mutuo, basado en la reciprocidad y el reconocimiento simbólico. Raúl, motorista de 50 años, comentó: “Podría ganar un poco más en otro barco —me han ofrecido—, pero soy agradecido. Aquí el patrón y el armador son a la pinta; nunca nos han dejado botado cuando hay poca pesca”. Esta declaración evidencia una reciprocidad que trasciende el ámbito legal, pues no se limita a un contrato laboral,

sino que configura un intercambio de cuidados y lealtad.

El patrón, en representación de la empresa, demuestra su compromiso al cuidar de la tripulación en tiempos difíciles —por ejemplo, evitando despidos o adelantando sueldos en situaciones de emergencia—, mientras que los tripulantes responden con lealtad y esfuerzo, especialmente en momentos de alta demanda productiva. Este acuerdo tácito, sostenido por el honor y la gratitud, refuerza la cohesión del grupo. No obstante, esta relación también genera tensiones: aunque se valora al patrón justo y generoso, los tripulantes reconocen la existencia de patrones autoritarios que instrumentalizan la deuda moral para mantener control y dependencia.

Un entrevistado, “El Flaco” —seudónimo de un pescador de 38 años—, comparó a dos capitanes con los que ha trabajado: “Tuve un patrón anteriormente que era gritón y penca a veces para pescar, y además quería que le hicieran favores personales en tierra, como ir a pintarle la casa. Uno iba a veces porque, si le decías que no, te podía cagar y dejarte afuera”. Este testimonio demuestra que el don puede funcionar tanto como vínculo solidario como mecanismo de poder. En ciertos casos, el patrón abusa de la dependencia laboral, exigiendo favores bajo la apariencia de lealtad, lo que convierte la reciprocidad en subordinación forzada o incluso en una forma de “violencia simbólica” (Bourdieu, 1991).

Estos abusos ponen de manifiesto que la solidaridad puede ser cooptada como instrumento de dominación. La dependencia laboral, sumada al temor a perder el empleo, otorga al patrón un poder estructural que transforma la reciprocidad en obligación más que en elección voluntaria, reforzando las asimetrías preexistentes (Burawoy, 2012). En contraste, cuando el patrón “devuelve la mano”, se genera compromiso genuino y trabajo realizado con entusiasmo.

En el barco estudiado predomina el modelo del patrón legítimo, que equilibra autoridad y generosidad. A través de intercambios simbólicos y gestos recíprocos, logra humanizar la jerarquía, fortaleciendo la cohesión y el respeto mutuo dentro de la tripulación. Un ejemplo recurrente es el de la enseñanza y el aprendizaje: los pescadores más experimentados tutelan a los novatos —llamados “Pistolas” en la jerga local—, transmitiéndoles las habilidades del oficio. Este proceso educativo puede interpretarse como un don de conocimiento. Don Pedro, de 62 años y el más antiguo de la tripulación, relató cómo ha formado a decenas de jóvenes: “Cada vez que sube un cabo nuevo, yo le enseño lo que sé: la red cayó al agua, hay que ordenarla: anilla, cadena, red y corcho, ordenado. Una red desordenada provoca accidente. A mí me enseñaron igual cuando cabo, así que es como pagar lo que otros hicieron por uno. Yo les digo: ‘lo que aprendiste conmigo, lo enseñas después a los que vengan. Es la cadena’ ”.

Esta descripción revela un ciclo transgeneracional de don y contraprestación, donde el conocimiento marítimo recibido de los veteranos se devuelve enseñando a los más jóvenes, perpetuando la cadena de transmisión del saber. Según Godelier (1998), ciertos bienes simbólicos —como el conocimiento o los poderes rituales— “se ofrecen para ser entregados nuevamente”, asegurando así la continuidad cultural.

En este contexto, la experiencia técnica actúa como un don que fortalece la solidaridad intergeneracional y preserva el patrimonio cultural de la tripulación. Además, este intercambio consolida vínculos de respeto mutuo, en los cuales el aprendiz mantiene gratitud hacia su maestro, mientras que este adquiere orgullo y una autoridad moral sobre su discípulo. Diego, joven de 25 años con solo dos años en la tripulación, lo expresaba con admiración: “El viejo Pedro me enseñó bien po. Ahora, cuando

me lo encuentro por ahí, le ayudo en lo que necesite, es como un padre para mí, me enseñó bien la pega”. La metáfora paternal subraya una jerarquía afectuosa: Pedro obtiene un estatus elevado no solo por su antigüedad, sino también por su generosidad al transmitir conocimiento.

Existen también intercambios materiales que refuerzan simbólicamente la jerarquía, como la práctica mediante la cual el patrón permite a los tripulantes llevar una pequeña cantidad de pescado para uso personal después de cada faena. Aunque toda la captura pertenece oficialmente a la empresa, esta concesión tácita funciona como un gesto de generosidad del patrón, que fortalece su autoridad y legitimidad ante la tripulación. Algunos patrones toleran esta costumbre, mientras que otros la fomentan activamente como parte del vínculo paternalista con sus hombres. En el caso estudiado, el patrón Rodrigo institucionalizó esta práctica: al concluir la faena, él mismo indicaba “Ya cabros, lleven pescao pa’ la casa”, otorgando una aprobación explícita para la colecta personal.

Este gesto se interpreta como un regalo del patrón hacia los pescadores y sus familias, pues les permite obtener un beneficio adicional no monetario —pescado fresco— del que no se requiere rendir cuentas. Los tripulantes valoran altamente esta dádiva. “El patrón es paletiao, ahí dejamos algo para la casa y a veces el otro pescao lo vendemos”, comentó Mario, de 42 años. Aunque pueda parecer un gesto menor, en la economía doméstica de los trabajadores representa un aporte alimentario significativo y, en ocasiones, ingresos complementarios. A cambio, se genera gratitud y lealtad. Mario añadió: “Uno sabe que el pescao es de la pesquera, pero el patrón nos entrega pescao no más. Por eso, cuando el patrón nos pide estar todo listo pa’ la pega, ahí estamos”.

Este intercambio consolida una relación de tipo

patrón—cliente, similar a la figura del “buen patrón” rural que cuida de sus trabajadores y espera fidelidad y compromiso a cambio. Según Mauss (1995), este regalo porta el *hau* de la generosidad, que obliga simbólicamente a retribuirlo mediante lealtad y trabajo.

En las relaciones jerárquicas de la tripulación, el poder se entrelaza con el don: los líderes, como el capitán y el contramaestre, emplean formas estratégicas de generosidad para asegurar cooperación y autoridad legítima, mientras los subordinados responden con respeto, obediencia y un servicio que trasciende lo contractual. Este vínculo implica un flujo recíproco de dones materiales —cervezas, pescado, concesiones— e inmateriales —enseñanzas, protección, lealtad—.

Así, incluso en un entorno industrial y burocrático, persisten formas tradicionales de patronazgo mediadas por el intercambio de regalos. Como advierte Bourdieu (1991), el don combina socialidad y dominación: puede integrar o someter. En el barco estudiado, predomina su dimensión integradora, dado que la tripulación ha logrado un equilibrio entre jerarquía y reciprocidad, en el cual la autoridad se ejerce dentro de un marco de obligación mutua, más simbólica que coercitiva.

Rituales de intercambio y simbolismo en el ámbito marítimo

Además de los intercambios cotidianos, la tripulación participa en prácticas rituales y simbólicas en las que el principio del don adquiere un sentido espiritual y comunitario. Estas acciones conectan la vida a bordo con lo sagrado, la comunidad portuaria y la relación con el mar, expresando una dimensión ritualizada de la reciprocidad. Un ejemplo destacado es la oración a la Virgen del Carmen o a San Lorenzo al inicio de la temporada o antes de zarpar. Aunque la pesca industrial

constituye una actividad técnica y empresarial, los tripulantes conservan creencias y ritos tradicionales, heredados de la pesca artesanal y de la religiosidad popular pampina.

En las entrevistas, varios mencionaron la realización de pequeños rituales propiciatorios antes de cada viaje, entendidos como una forma simbólica de solicitar protección y buena fortuna, integrando así lo espiritual en su vida laboral. Carlos, tripulante de 28 años, describió uno de ellos: “Siempre que salimos a pescar, yo ando con la imagen de San Lorenzo, siempre agarro un puñado de harina de pesca y se la echo al mar. Es pa’ que el santo y el mar nos dé su bendición y que no nos pase na’ pescando”. Este rito sencillo de “dar de comer” al mar constituye un don simbólico dirigido al mar. Desde la teoría del don, tales rituales representan la “cuarta obligación” mencionada por Godelier (1998): los dones de los hombres a los dioses, concebidos como un contrato simbólico de reciprocidad entre lo humano y lo sagrado, donde las ofrendas buscan protección o favor divino.

Aunque muchos de estos actos rituales son individuales y espontáneos, también existen ceremonias comunitarias formalizadas, siendo la fiesta de San Pedro —celebrada el 29 de junio— la más significativa. En Iquique, pescadores artesanales e industriales participan en la procesión marítima, decoran sus embarcaciones y realizan colectas para financiar misas o adornos del santo. Este aporte económico se transforma en un don colectivo de la tripulación a San Pedro y a la comunidad portuaria, como expresión de gratitud por la protección y la prosperidad recibidas durante el año.

Héctor, contramaestre devoto de 50 años, explicaba: “Nosotros todos los años nos juntamo pa’ la fiesta de San Pedro. Cada uno aporta una cuota, lo que pueda. Es nuestra forma de agradecer por la pesca que el mar y el santo nos

da. En la procesión, tiramos flores al agua y llevamos nuestra lancha atrás de la del santo”. Aquí convergen múltiples capas de significado: por un lado, los pescadores ofrecen un regalo monetario y material —flores— a la figura sagrada; por otro, este acto público refuerza los lazos con la comunidad local, pues evidencia la generosidad y fe de los “hombres de mar”.

Mediante el don ritual, los tripulantes reafirman su pertenencia a una tradición colectiva que trasciende lo económico: la cofradía de pescadores devotos de su patrono. Esto coincide con la propuesta de Mauss (1995), según la cual, en las sociedades modernas, persisten formas rituales de intercambio que continúan generando solidaridad, tanto entre los pescadores como con la comunidad portuaria.

Asimismo, dentro del barco existen rituales de integración no religiosos, pero de alto valor simbólico, como el rito de paso del “Pistola” (aspirante a tripulante), que marca su iniciación y aceptación en el grupo, reforzando la cohesión y la identidad colectiva a bordo. Varios entrevistados mencionaron en tono jocoso la “bautizada” del nuevo: en el primer lance exitoso de pesca en que participa un recién llegado, es tradición realizarle una broma que casi siempre implica mojarlo con agua de mar o asignarle tareas innecesarias. Ricardo, pescador de 32 años, recordó su propia iniciación: “La primera vez que sacamos lleno el cerco conmigo, entre todos me agarraron y me echaron un balde de agua helada encima. Después me pusieron un sobrenombre, me dicen el ‘Buzo’ porque quedé todo mojado”, relataba entre risas.

La iniciación del “Pistola” constituye un rito de paso informal, donde el agua simboliza una especie de bautismo que marca la incorporación plena del nuevo tripulante al grupo. Este momento suele acompañarse de bromas, comida y gestos de camaradería —como preparar un plato

especial o compartir bebida—, expresando un don de aceptación: la tripulación “regala” pertenencia a cambio de que el iniciado asuma las normas y valores colectivos. Según Caffee *et al.* (2013), este proceso refleja la estructura universal de separación, transición e incorporación.

Además, el don simbólico se proyecta hacia la familia y la comunidad costera. Aunque los pescadores industriales no comercializan directamente el pescado, guardan una parte para regalar a familiares y vecinos, transformando su trabajo en un acto de reciprocidad, que mantiene la conexión entre la tripulación y su entorno comunitario. Francisco, pescador de 44 años, describía la escena típica al llegar a casa tras días en altamar: “Yo llego con un balde lleno de pesca y reparto. Le doy a mi vieja unos ju-reles, a mi suegra lo mismo, mi señora separa para las vecinas que le han encargado, y nos quedamos con lo mejor para los niños. A mí me enseñaron que el pescador comparte la bendición que trae del mar. Si te va bien, hay que darle a la gente”.

El don se extiende más allá del barco, alcanzando las redes sociales en tierra. El pescador actúa como dador dentro de su comunidad, ofreciendo pescado a familiares y vecinos como gesto de generosidad y reciprocidad, reforzando lazos de parentesco y amistad. Esta práctica refleja la “redistribución” típica de las economías tradicionales, donde quien posee abundancia la comparte para afirmar su posición social y cumplir expectativas comunitarias.

El pescado regalado posee un valor simbólico múltiple: para los receptores, significa gratitud y alimento; para el pescador, representa una forma de mantener prestigio y honra. No compartir sería visto como avaricia o ruptura del deber moral. Tal como plantea Mauss, todo regalo implica un contra-don, que en este caso se manifiesta en respeto, reconocimiento y apoyo futuro, consolidando el

capital social del tripulante en su comunidad.

La dimensión histórica revela cómo las décadas de auge pesquero (1960–1970) moldearon la cultura del don entre los tripulantes. En ese periodo de abundancia y altos salarios surgió la imagen del pescador próspero y generoso, que gastaba libremente en fiestas y rondas de alcohol, en actos semejantes al *potlatch* descrito por Mauss, donde el derroche y los regalos servían para afirmar prestigio y estatus (Aguirre-Munizaga y Mondaca-Rojas, 2020).

Este comportamiento, interpretado por Bataille (1987) como parte de una “economía del derroche”, expresaba un don competitivo, en el que quien más compartía o destruía riqueza obtenía reconocimiento entre sus pares. Sin embargo, con el declive de la pesca y las crisis de los años 80, esa bonanza quedó atrás, dando paso a la precariedad laboral.

A pesar de ello, los recuerdos de la abundancia persisten en la memoria colectiva como nostalgia y aprendizaje (Aguirre, 2011). Aunque los tripulantes actuales ya no derrochan, conservan el valor de compartir, manteniendo viva la moral del don y la solidaridad como legado de aquella época. En este sentido, José, de 55 años, reflexionaba: “Tuvimos buenos años y años malos. En las buenas fuimos mano abierta pa’ gastar, sí... Después vinieron las vacas flacas y algunos quedaron mal, sin ni uno. Pero ¿sabe? La unión nos salvó a muchos; igual nos ayudábamos. Cuando uno estaba cesante, algún compañero lo recomendaba para otra pega, o nos prestamos plata entre nosotros para parar la olla. Eso la gente no lo ve, pero entre pescadores nos apoyamos siempre”.

La cita muestra la persistencia del ethos del don incluso en contextos de adversidad y crisis. Los pescadores de Iquique extienden la reciprocidad más allá del barco, actuando como una red de apoyo mutuo. Recomendar a un

compañero para un trabajo o prestar dinero sin intereses son ejemplos de dones sociales y económicos que expresan una solidaridad de oficio, semejante a la fraternidad obrera clásica.

Los pescadores industriales se reconocen como un colectivo con identidad propia, articulada a través de rituales y costumbres como las ofrendas al mar, la fiesta de San Pedro, el bautismo del novato o la distribución de pescado, que los conectan entre sí y con su entorno. Según Mauss (1994), estas prácticas no son simples tradiciones, sino mecanismos de integración social que vinculan lo laboral con lo simbólico, lo religioso y lo natural, expresando valores de gratitud, hermandad, humildad y generosidad.

En términos prácticos, estos intercambios rituales demuestran que la lógica del don trasciende lo utilitario, persistiendo incluso en la pesca industrial capitalista. Los pescadores sacrifican recursos, tiempo y esfuerzo en actos que, aunque no productivos económicamente, fortalecen la cohesión grupal y dotan de significado moral y espiritual a su labor. Así, el don actúa como un lenguaje simbólico que mantiene viva la solidaridad humana frente a la lógica del mercado, mostrando que, en esta tripulación, el espíritu del don sigue navegando en cada faena.

Conclusión

En síntesis, se confirma que la teoría del don constituye un marco eficaz para comprender las dinámicas laborales, jerárquicas y simbólicas de una tripulación de pesca industrial en Iquique. Lejos de ser un vestigio arcaico, los principios de dar, recibir y devolver continúan siendo fundamentales, articulando las relaciones sociales en tres planos: horizontal —solidaridad entre pares—, vertical —intercambio de favores y lealtades entre patrón y tripulantes— y simbólico —rituales y ofrendas que vinculan

a los pescadores con su entorno natural y espiritual—.

La investigación demuestra que, junto a la relación contractual formal, existe una economía moral basada en el don, que cohesiona al grupo, fomenta la confianza y la cooperación, y legitima la autoridad mediante la generosidad y el honor, más que por coerción. En esta línea, siguiendo a Bourdieu (1991), el don opera como un “lubricante social” que suaviza las asimetrías de poder, naturalizando la obediencia dentro de un marco simbólico de reciprocidad. Asimismo, las prácticas rituales —ofrendas al mar, celebración de San Pedro o distribución de pescado— confirman el carácter de “fenómeno social total” descrito por Mauss (1994), donde confluyen dimensiones económicas, morales, religiosas y estéticas. A su vez, Godelier (1998) señala que cada don conserva algo inalienable del donante, generando vínculos duraderos entre compañeros, líderes y comunidad.

Estas dinámicas del don coexisten con las estructuras capitalistas de la industria pesquera, pero también las trascienden y equilibran. Los incentivos monetarios no explican por sí solos la conducta de los pescadores, motivados también por solidaridad, prestigio y fe. Las tripulaciones cohesionadas por estos lazos informales tienden a ser más estables, seguras y productivas, lo que sugiere que las políticas laborales debieran reconocer el valor de la comunidad y de los rituales colectivos para fortalecer la moral y la eficiencia.

El caso analizado evidencia que incluso en un contexto industrial y globalizado persisten formas no utilitarias de intercambio que otorgan sentido a la vida colectiva. La generosidad del patrón, por ejemplo, legitima su autoridad al naturalizar formas de obediencia que moderan el cuestionamiento de los subordinados. Tal como planteaba Mauss (1994), reconocer el don en sociedades modernas permite revalorizar

la solidaridad y la dimensión humana del trabajo. En este sentido, la tripulación estudiada funciona no solo como un equipo productivo, sino como una micro-sociedad regida por la lógica del don, donde valores como camaradería, honor y fe sostienen la cooperación y la identidad grupal.

Así, el estudio invita a entender esta perspectiva a otros ámbitos laborales contemporáneos, recordando que, aun bajo la racionalidad económica moderna, el espíritu del don sigue navegando.

AGRADECIMIENTO

Los autores agradecen el apoyo de la Universidad de Tarapacá a través del Proyecto de Investigación UTA-MAYOR Código N° 5749-24.

REFERENCIAS

- Aguirre Munizaga C, Díaz Araya A, Mondaca Rojas C (2014) De pescador artesanal a tripulante pesquero: Pesca industrial y transformaciones sociales en Tarapacá. Norte de Chile (1950-1990). *Intersecciones en Antropología* 15: 177-185
- Aguirre C (2011) *Imaginarios sociales en el puerto de Iquique en la memoria de los pescadores industriales (1960-1990)* [Tesis de magister no publicada]. Universidad Católica del Norte, Chile. 150 pp.
- Aguirre C, Mondaca C, Muñoz W (2018) Desarrollismo y capitalismo en espacios marinos. La industrialización de la pesca en Iquique, Norte de Chile. *Interciencia* 43: 611-618.
- Aguirre C, Moya M (2014) La vida en un lance: El trabajo de pescador industrial en el Norte de Chile. *Interciencia* 39: 483-489.
- Aguirre-Munizaga C, Mondaca-Rojas C (2020) Memorias e imaginarios del ciclo pesquero entre los tripulantes industriales del puerto de Iquique, norte de Chile (1960-1990). *Estudios Atacameños* 64: 1-18.
- Bataille G (1987) *La parte maldita*. Icaria S.A. Barcelona, España. (Obra original publicada en 1949). 272 pp.
- Bourdieu P (1991) *El sentido práctico*. Taurus, Buenos Aires, Argentina. (Obra original en

- francés, *Le sens pratique*, 1980). 456 pp.
- Burawoy M (2012) Manufacturing consent revisité. *La Nouvelle Revue du Travail* (1). <https://doi.org/10.4000/nrt.143>.
- Caffee GL, van Gennep A, Vizedom MB (2013) *The Rites of Passage*. University of Chicago Press. EE.UU. 224 pp.
- Durkheim E (1987) *La división del trabajo social* (Vol. 39). Ediciones Akal. España. 492 pp.
- Godelier M (1998) *El enigma del don*. Paidós. Madrid, España. (Obra original en francés, *L'énigme du don*, 1996). 315 pp.
- Kaye HJ (1990) *EP Thompson: Critical Perspectives*. Temple University Press. EE.UU. 283 pp.
- Martínez HT (2012) Lévi-Strauss y Pierre Bourdieu: La teoría del intercambio de dones (reflexiones sobre los fundamentos de la cultura). *Studium* 15: 93-118.
- Mauss M (2009) *Ensayo sobre el don: Forma y función del intercambio en las sociedades arcaicas*. Katz Editores. Santiago, Chile. (Obra original en francés, *Essai sur le don*, 1925). 338 pp.
- Sahlins M (1987) *Economía de la edad de piedra*. Akal. Madrid, España. (Obra original en inglés, *Stone Age Economics*, 1972). 340 pp.
- Scott J (1997) *Corporate Business and Capitalist Classes*. OUP Oxford. RU. 382 pp.