

La globalización en la industria de cruceros: retos pastorales

Diácono Renato Causa

Funcionario de Costa Crociere S.p.A, Italia

Trasformación de la industria del transporte pasajeros

El transporte de pasajeros vía mar es uno de los más antiguos sistemas de movilidad del hombre desde que aprendiera el arte de la navegación. El objetivo final era y sigue siendo hoy unir los países de todo el globo a través del mar y, por tanto, podemos considerarlo como el primer acto de globalización en la historia de la humanidad.

Sólo a partir del siglo XVIII algunas clases sociales pensaron en unir el transporte al simple deporte, empleando siempre el medio náutico mixto (carga-pasajeros). En el siglo sucesivo, en cambio, nace siempre para las clases ricas, una embarcación más pequeña construida únicamente para el transporte de pasajeros por deporte, es decir el yate. Por vez primera se habla de crucero entendido como viaje efectuado sólo por motivos de diversión y turismo.

Con el descubrimiento de nuevos mundos y el desarrollo de los mismos, gradualmente se asite al movimiento de grupos cada vez más numerosos de personas de Europa hacia las nuevas tierras. En particular, el crecimiento económico, las grandes riquezas y los enormes espacios del continente americano, constituyeron una atracción para masas de desheredados y pobres que en siglo XIX emprendieron el llamado “rumbo de las Américas”.

Ante esta situación, el medio náutico para el transporte de personas crece ya sea en el número de cascos como en su grandeza, originando, entre otros, aquellos fenomenos de gigantismo de los barcos sobre todo para los que atraviezan el océano Atlántico (de aquí la palabra transatlántico).

A bordo de estos barcos aumentan también las exigencias de los transportados; recordemos que el viaje por mar era siempre de larga duración (varias semanas para America), lo cual requirió una necesaria diferenciación que, en la sociedad del Ochocientos y de la primera mitad del Novecientos, correspondía a las clases sociales, tratando de recrear a bordo privilegios y tratamientos existentes en el vivir común cotidiano.

Asimismo, esto origina tripulaciones cada vez más numerosas y formadas por diferentes títulos que van más allá de aquellos náuticos llegando a aquellos típicos de las estructuras hoteleras. En los años sesenta se determina el fenómeno migratorio de masa y, al mismo tiempo, se desarrolla cada vez más el transporte aéreo. Luego de esto, el transporte de pasajeros de masa atravieza una profunda crisis que determinará la búsqueda de un nuevo empleo del medio náutico.

El progresivo aumento del bienestar social hace entrever la posibilidad de crear una vacación de tipo crucero, no para pocos poseedores de barcos privados, sino para un número cada vez más elevado de personas, hasta llegar al actual turismo de masa, donde la fórmula de la aldea turística se ha trasladado directamente a aquella del crucero tradicional.

Industria del turismo e industria de Crucero

En la actualidad, podemos considerar los cruceros como parte integrante de la industria del turismo. Grandes masas de personas eligen para sus vacaciones esta fórmula de diversión cada vez más a buen mercado y cada vez más al alcance de todos. En este escenario varios gigantes

multinacionales invierten millones de dólares cada año para construir cascos cada vez más grandes y automatizados. Por tanto, en el régimen mundial del libre mercado se vuelve necesario tratar de contener los costos que no pocas veces va en menoscabo o de los standard del trabajo y de la seguridad. Al igual que en cualquier industria, los emprendedores tratan de optimizar los costos en función del provecho, lo cual generalmente pasa por encima de la dignidad de los hombres y de las personas que proporcionan su trabajo a bordo de estos establecimientos flotantes. También aquí existe la búsqueda de personal a bajo costo proveniente de los países del Tercer Mundo y, con el empleo de banderas de cómodo, se quiere escapar a las reglas establecidas por los organismos internacionales tanto en lo que se refiere a la seguridad de la vida humana en el mar como en lo que concierne a los salarios mínimos de los trabajadores.

Los pasajeros

Hemos afirmado antes que desde los años de las migraciones hasta hoy la tipología de los pasajeros ha cambiado mucho. Osaría afirmar que con la llegada del fenómeno de los cruceros ya no se puede hablar más de pasajeros sino de turistas o, vulgarmente, de personas que están de vacaciones. Podemos afirmar con certeza que, con las debidas excepciones, las personas que hoy están presentes en los cruceros se parecen realmente a los frecuentadores de las playas de Rimini, Miami o Río. El elevado número de personas transportadas (para los barcos más grandes ya se habla de cifras entre dos mil y tres mil) ha convertido este ambiente en un ambiente anónimo y de gran confusión donde más que el descanso y el aprecio de bellezas naturales y/o artísticas de los lugares tocados, se va en búsqueda de la diversión en el verdadero sentido de la palabra. Junto a personas ancianas, que ocupan su abundante tiempo libre con varios viajes durante el año, encontramos a grupos de jóvenes en búsqueda de algo diverso, recién casados en luna de miel que podrán tener todo menos una privacy romántica, familias que por un año sustituyen la acostumbrada playa con unas vacaciones más exóticas. Es así que a menudo los grandes barcos se transforman en una babel rumorosa de gente que busca algo diverso, estimulante, único, para poder narrar a los amigos o a los parientes o para grabarlo en una película o en una fotografía. Muy a menudo la gente en crucero se da cuenta de todo... ¡menos del viaje y del mar que lo circunda...!

Las tripulaciones

Son numerosas y de muchas etnias las tripulaciones que componen el staff de un barco crucero. Cubierta, máquina y habitación: sectores tradicionales del barco están apoyadas por numerosísimos títulos hoteleros o de aldea turística. Estas tripulaciones son realmente símbolo de una globalización del trabajo porque están formadas por razas y naciones diferentes colocadas una al lado de otra y con diferente cultura, lengua, religión, usos alimenticios y costumbres. Por esto se puede entender cuántos y cuáles son los problemas de convivencia, entendimiento y armonía que genera el trabajo marítimo. En un barco que transporta cerca de mil pasajeros, el promedio de la tripulación es de alrededor de seicientos unidades de las cuales al menos la mitad proviene de países del Tercer Mundo. En general, las etnias del Tercer mundo desarrollan las tareas más humildes, pero hay que señalar que últimamente algunos países han creado profesiones que permiten que sus trabajadores desarrollen también cargos que tradicionalmente eran prerrogativa de los marinos de los países industrializados. Un ejemplo es Filipinas que ha creado escuelas profesionales para trabajadores marítimos de calidad a menudo superior a aquellas europeas. Es por esto que en el ámbito del trabajo marítimo está en acto una transformación de los roles y de las divisiones históricas entre países ricos y pobres.

Necesidades de los pasajeros

El turista que realiza un crucero tiene como única intención divertirse y nada más. Quizás forma parte de la tarea de la Iglesia recordar que también en la diversión y en el descanso es necesario no perder los valores propios de la existencia. Sin duda se trata de una misión ardua. De por sí ya es difícil en lugares normales de vacaciones en tierra llevar a la gente la presencia de Cristo y la Misa dominical, pero en un modo u otro la Iglesia local logra suplir estas lagunas con párrocos y sacerdotes de buena voluntad que cambian su actividad y celebran las misas en los lugares de vacaciones (hoteles, playas, etc.). Pero, ¿en un barco? A menudo en las travesías habían sacerdotes que seguían a los emigrantes o sacerdotes que desarrollaban su servicio en el barco. Hoy, la figura del sacerdote de a bordo poco a poco ha ido desapareciendo. Yo sé que en el mundo la única compañía de cruceros que cuenta regularmente con la presencia del capellán de a bordo es *Costa Crociere italiana*.

Necesidades de las tripulaciones

Las tripulaciones multiétnicas sufren hoy de algunos males que son los mismos de los marinos de toda época y de nuevos males que conlleva este nuevo tipo de trabajo de crucero. Ciertamente, los viejos males son la distancia de casa, de las personas queridas, el riesgo de la explotación, la seguridad de la vida en el trabajo. Los nuevos males son la falta de privacy, el no entendimiento de los colegas que son distantes por su lengua, cultura y tradiciones y por los ritmos de trabajo cada vez más apremiantes.

Tratemos de analizar en particular estos aspectos.

La casa, el país y el contexto social

Estar distante de manera intermitente del lugar donde uno se ha formado, donde uno ha nacido, donde hay referencias sociales, los amigos, etc. hace que el trabajador marítimo se convierta en una especie de apátrida, ciudadano de un estado en el que difícilmente se logra ejercitar los propios derechos. Al marino fácilmente se le excluye del asociacionismo, de los cargos públicos, no puede hacer política, no puede desarrollar funciones sociales porque su continuo alejarse lo convierte en un extraño en su propio país, en algunos Estados entre los cuales Italia, el marino no logra ejercer ni siquiera un derecho fundamental como el del voto. Todo esto agudiza en él un sentido de soledad que llega a limitar con un pesimismo hacia la misma estructura de la sociedad. Este es un primer mal del trabajador marítimo de cualquier etnia: ser extranjero en su país y extranjero en su trabajo.

Familia y afectos

¿Qué significa ver a un niño que nace cada seis meses, qué quiere decir no compartir con el propio hijo los momentos de su crecimiento y cambio, qué quiere decir no estar cuando los que amamos tienen necesidad de nosotros?

El marino vive con la continua nostalgia de los suyos que durante meses no ve, con los cuales por largos períodos no comparte las cosas cotidianas, precisamente aquellas cosas diarias que para nosotros son tan obvias, tan descontadas que ni siquiera le damos el valor que tienen. La falta de participación. Ciertamente los modernos medios de comunicación permiten entrar en contacto, hablar a menudo con los propios seres queridos, pero esto no es como regresar a casa cada tarde después del trabajo, esto no es como pasar juntos en familia las fiestas, los cumpleaños y los aniversarios. Confiar los propios problemas, los propios temores a la persona amada, el ayudarse recíprocamente... Todo esto el marino lo hace sólo a larga distancia confiándose quizás a un teléfono móvil. Para seguir adelante, la familia del marino y él mismo generalmente tienen que contar con un gancho más.

Los derechos del trabajo

El trabajador del mar es uno entre los empleos más precarios del mundo; casi nunca tiene la certeza del reembarque y a menudo es mal pagado. La legislación y la contractualidad entre un país y otro son muy diferentes y el sindicato internacional, en el momento en que ha iniciado a ocuparse del trabajador marítimo, ha tenido que luchar para garantizar sobre todo un mínimo salarial a través de los organismos internacionales del sector. En la actualidad, con la introducción de los mínimos del ITF (International Transport Federation), todos los marinos de cualquier etnia pueden pretender un mínimo salarial digno. De hecho, una red mundial de inspectores puede controlar todo barco y las condiciones retributivas de los trabajadores y, en caso de irregularidad, puede llegar al embargo del mismo barco. De todos modos, también aquí el trabajador marítimo no tiene precisamente la misma facilidad de comunicación con sus organizaciones sindicales o de defensa de sus derechos como los tiene un trabajador común de tierra.

Seguridad de la vida humana en el mar

Este aspecto tan importante del universo marítimo es para los trabajadores de los cruceros menos crítico que para los demás trabajadores marinos que navegan en la flota mercante.

La presencia de los pasajeros, es triste decirlo, y el número de personas transportado por un grande barco crucero induce a controles y atenciones superiores que para otras embarcaciones, pero de todos modos, incluso aquí, el camino para elevar el nivel de seguridad del medio náutico aún está lejana. Sólo en los últimos veinticinco años nos hemos planteado el problema que el trabajador marítimo debe conocer algunas nociones de Salvataje, Antincendio, Supervivencia en el mar, Primeros Auxilios, etc. etc. y los fundamentos de una lengua común (el inglés) para comprender las indicaciones básicas de mando del barco y de los directos superiores en caso de emergencia.

La privacy

El ambiente de a bordo es de suyo un ambiente promiscuo. El marítimo en su mayoría (excluyendo a los oficiales) duerme con otras personas en espacios estrechos. En efecto, los proyectos de construcción de los grandes barcos cruceros no tienen en cuenta espacios suficientes para la tripulación, porque el empleo de estas áreas no produce utilidades. El espacio a disposición debe ser explotado lo más posible para las cabinas de los pasajeros (que producen utilidades) y los espacios comunes deben ser dedicados sobre todo al confort de los turistas y seguramente no de los trabajadores marítimos. Hemos asistido a un progresivo agigantarse de los barcos y a una proporcional disminución de los espacios para las tripulaciones. A menudo en estas condiciones el marino no tiene un lugar donde poder estar un momento sólo o reposar tranquilamente. Las distracciones, además, son mínimas y los períodos de licencia para bajar a tierra generalmente se emplean para descansar frente a un trabajo muy agotador. Recordemos que, en general, a la mayoría de los grados bajos, se les prohíbe frecuentar los espacios destinados a los pasajeros salvo que por razones de servicio y, por tanto, en un barco lleno de divertimientos y de distracciones una tripulación de 600 hombres quizá tiene un bar y un ping-pong como únicos espacios comunes.

Separaciones

En un ambiente en el que son diferentes las culturas, las tradiciones, las lenguas, existen dos posibilidades de desarrollo: la primera, que de la diversidad se cree riqueza; la segunda, que se cree separación o, en el peor de los casos, conflicto.

A menudo en los barcos cruceros asistimos a la segunda hipótesis. Se crean grupos por nacionalidad, por religión, por títulos que, en la mejor de las hipótesis, tienden a reducir los

contactos entre sí y, en el peor de los casos a entrar en conflicto. Se forman también pequeñas mafias o situaciones de predominio del más fuerte o del más listo dentro de pequeños grupos. Siempre y cuando la constitución de estas separaciones no cree incluso ilícitos o formas caporalistas o mordida..

Ritmos de trabajo

Ordinariamente, en un barco se trabaja 11 horas al día que a menudo pueden llegar a 14 quedando 10 más, dos para los alimentos y ocho para el descanso. No se conocen ni fiestas ni descansos semanales, que son retribuidos al final del embarque, a veces incluso de seis meses consecutivos de duración. Según el parecer de muchos, el stress que deriva de ello es altísimo y crea humus para los problemas precedentemente expuestos. Los organismos internacionales han fijado en límites más bajos la jornada laboral incluso de los marinos, pero los estímulos de las empresas y la sed de mayor ganancia de parte de los mismos trabajadores ven la casi total falta de aplicación de lo dispuesto.

EL RETO PASTORAL

En el escenario arriba descrito, las intervenciones pastorales de parte de la Iglesia indudablemente son difíciles y totalmente particulares. Deben valorar aspectos como la responsabilidad de las Iglesias locales, la cantidad de los recursos humanos y materiales a emplear, la sensibilización de los laicos, de los emprendedores cristianos o no cristianos y la diligente aplicación de la doctrina social de la Iglesia.

La responsabilidad de las Iglesias locales

Es muy difícil hacer comprender a las estructuras de las Iglesias locales que el medio náutico, que toca a sus diócesis, es como una parroquia itinerante, que se añade temporáneamente a la comunidad.

Mientras es muy normal orar e interesarse de las diferentes categorías residentes o rezar por los que están lejos de la Fe o por los pueblos del Tercer Mundo, casi ningún párroco u obispo recuerda en sus intervenciones pastorales a los trabajadores marítimos salvo donde residen sus familias.

Por tanto, es necesario una considerable obra de sensibilización por la que se considere a estos hermanos cristianos como miembros de las comunidades que, de vez en cuando visitan y que ellos mismos son una comunidad itinerante que necesita oración , escucha e intervención pastoral.

Los recursos pastorales

Una vez que las estructuras de las Iglesias locales son sensibilizadas, el empeño de fuerzas en el sector se vuelve una consecuencia. Mientras tanto, es necesario invitar a los pastores de las comunidades cercanas a los puertos para que visiten, lleven consolación y presencia entre los marinos que tocan sus parroquias. Luego, las diócesis, en particular aquellas de mar, deberían asignar miembros del clero a la pastoral marítima, precisamente como si ella fuese parte integrante de la pastoral tradicional de la Iglesia. Estos recursos se podrían comprometer asignando capellanes de a bordo en las diferentes compañías de navegación o con el empeño de un sacerdote para que funcione la estructura de la Stella Maris local (Seamen's club). Todo esto comporta también un empeño de carácter financiero y de tiempo que se debe tener en debida consideración. Después de todo, esta atención a menudo tiene lugar incluso en sectores que ciertamente se encuentran en situaciones de menor emergencia pastoral. Por esta razón se entiende que el escaso número de sacerdotes que pone en dificultad la pastoral ordinaria de las Diócesis no permite grandes

intervenciones, pero se podría obviar esto asignando este tipo de pastoral incluso a diáconos permanentes o religiosos, promoviendo las vocaciones al diaconado incluso entre los mismos trabajadores del mar. Esta podría ser una presencia eficaz y de gran consolación para los marinos.

Los laicos

Un planteamiento de este tipo de parte de la jerarquía debería hacer madurar incluso un fuerte voluntariado entre los laicos. Generalmente, en nuestras comunidades falta un amplio horizonte en la concepción de ser Iglesia católica, es decir, universal. Sabemos que la presencia del voluntariado y el compromiso práctico entre la gente de mar, hace crecer la convicción del grande abrazo comunitario de la Iglesia y pone en contacto con otras culturas y religiones promoviendo de este modo el espíritu ecuménico tan amado por el Concilio Vaticano II. En fin, puede sacudir a nuestros fieles de la dimensión reducida de la pastoral de pequeño cabotaje y de los restringidos proyectos locales. Es un reto para quien quisiera vivir una dimensión de Iglesia más allá de las sacristías y de la reunión semanal.

Las empresas

¿Cuántos son los armadores y los agentes marítimos cristianos? Indudablemente, entre ellos habrán también cristianos activos, tibios, descorazonados... Quizás nunca se ha pensado en una intervención pastoral en favor de los armadores y de su personal. La pastoral marítima siempre ha visto en su ámbito los sectores de los trabajadores marítimos, de los capellanes de a bordo, de las escuelas náuticas, de las familias de los marinos, de las Stella Maris, pero nunca nos hemos planteado el problema de una intervención pastoral acerca de las empresas y de los trabajadores que gobiernan en tierra la vida del personal de a bordo en los barcos. Incluso aquí, la Iglesia local tiene grande responsabilidad pues debería intervenir dentro de la pastoral del trabajo identificando, repito sobre todo en las diócesis marítimas, los grupos de trabajadores y emprendedores del sector, promoviendo encuentros pastorales en torno a la vida y los escenarios de a bordo.

La doctrina social de la Iglesia

También aquí como en otros sectores la doctrina social de la Iglesia debe ser la referencia catequética y de proyecto. Muchos de los malos funcionamientos arriba indicados, si son comparados con lo afirmado en los múltiples documentos de la Iglesia sobre el aspecto social y el mundo del trabajo, nos interrogan y nos piden impelentes intervenciones pastorales, sociales y humanas.

Nunca como en el ámbito del mar los documentos deben salir de los encuentros y de los seminarios y deben transformarse en una realidad viva y fértil. Porque a todos el Señor nos pedirá que rindamos cuenta también de estos hermanos que nos ha confiado, concluyo mi intervención pidiendo a la Virgen Stella Maris que proteja y cuide a quien va por el mar.