

10501

A FLOR DE AGUA

La pesquería del atún
en Ensenada



Arnulfo Ochoa Sánchez

CONACULTA

PLAZA Y VALDES

P Y V

EDITORES

A FLOR DE AGUA • Arnulfo Ochoa Sánchez

P Y V

Arnulfo Ochoa Sánchez nació en 1960 en un barrio de pescadores del puerto de Ensenada, Baja California.

Cursó los estudios de licenciatura y maestría en Antropología Social en la Escuela Nacional de Antropología e Historia.

Se ha desarrollado ampliamente en el campo de la investigación con los trabajos "Panorama histórico de la Antropología en México" y "Diagnóstico socioeconómico de las comunidades pesqueras del Alto Golfo de California".

Tiene en su haber varias publicaciones relacionadas con la problemática pesquera y con la gente de mar entre las que se encuentra precisamente *Antropología de la gente de mar: los pescadores de sardina de Ensenada, Baja California*, investigación galardonada con el premio "Miguel Othón de Mendizábal".

Ha participado en diversos eventos académicos relacionados con la antropología del trabajo, la antropología urbana y la antropología de la gente de mar.

En los últimos años ha trabajado como docente en la Universidad Pedagógica Nacional, unidad Tijuana, donde ha ocupado el cargo de coordinador de posgrado.

AFLORDEAGUA
La pesquería del atún en Ensenada

IMÁGENES DE MÉXICO

17/4/06

A FLOR DE AGUA

La pesquería del atún
en Ensenada

Arnulfo Ochoa Sánchez

CONACULTA



Primera edición: 2003

Clasif. _____
Adq. _____
Fecha _____
Proced. _____

© Arnulfo Ochoa Sánchez
© Consejo Nacional para la Cultura y las Artes,
Dirección General de Culturas Populares e Indígenas
© Plaza y Valdés, S. A. de C. V.

Conaculta
Dirección General de Culturas Populares e Indígenas
Av. Revolución 1877, 4º piso
San Ángel, C. P. 01000
México, D. F.

Plaza y Valdés, S. A. de C. V.
Manuel María Contreras 73, colonia San Rafael
México, D. F. 06470. Teléfono 5097 20 70
editorial@plazayvaldes.com

ISBN: 970-722-181-X

Impreso en México / *Printed in Mexico*



BIBLIOTECA
CENTRO DE INFORMACION
Y DOCUMENTACION

Dirección General de Culturas Populares e Indígenas

ÍNDICE

RECONOCIMIENTOS	13
INTRODUCCIÓN	15
I. ABRIENDO LUZ DE MALLA	23
Entre el "Calmex" y la Compañía de Productos Marinos de Cabo San Lucas	24
Los primeros "tuneros" de Ensenada, 1917-1960	32
II. LÁRGALE	75
La pesca del atún en Ensenada, 1970-1990	75
La salida al charco	81
De nuevo en casa	94
La descarga	96
III. DESDE LA COFA	105
Barrio de la Aduana. Una identidad pesquera	105
Los primeros habitantes	109
El lugar de la chamba	112
Vida cotidiana	119
Desde el <i>baby shower</i> hasta el último adiós	129
<i>Baby shower</i>	130
Los 15 abrilés	131
Te gusto, me gustas, ¡vámonos quitando el gusto!	132
¡Aquellos que nos quitó el mar!	133
No nos despojaron	137
Museo de la Gente de Mar Barrio de la Aduana	138



BIBLIOTECA
CENTRO DE INFORMACION
Y DOCUMENTACION

Dirección General de Culturas Populares

IV. ATANDOCABOS	147
Reflexiones y conclusiones: una aproximación a la problemática de los pescadores atuneros	147
BIBLIOGRAFÍA	157

*... el mar ata tanto a los hombres que se
entregaron mucho tiempo a él,
que han vivido con él y su compañía,
que no pueden abandonarlo jamás.*

*Me gusta esta pequeña ciudad singular
y un poco triste que vive de la pesca
lejana,
la más peligrosa.
Las familias saben que se mantienen de
los azares de la lotería,
de la vida y de la muerte de los hombres.*

Jules Michelet, 1861



**BIBLIOTECA
CENTRO DE INFORMACION
Y DOCUMENTACION**
Dirección General de Culturas Populares

A Leticia,
Constanza del Mar
y Ollin Amaranta

RECONOCIMIENTOS

Para la realización de esta investigación se contó con el apoyo tanto de instituciones como de profesionistas, amigos y gente de mar; todos ellos profundos conocedores del tema. Por ello agradezco a la Unidad Regional Tijuana de la Dirección General de Culturas Populares e Indígenas por el patrocinio y el interés en la publicación de este estudio, al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) por el respaldo económico brindado mediante una beca que me permitió realizar mis estudios de posgrado en Antropología Social en la División de Estudios Superiores de la Escuela Nacional de Antropología e Historia, así como a El Colegio de la Frontera Norte por la beca que me fue otorgada durante un año, con la que tuve la posibilidad de realizar parte importante del trabajo de campo.

De manera particular hago un reconocimiento y agradezco las múltiples sugerencias que me hicieron para mejorar y enriquecer el trabajo a Roberto Melville, Juan Luis Sariago, Augusto Urteaga, Victoria Novelo, Raúl Nieto, Ricardo Falomir, Luis Reygadas, Dalia Barrera, Sergio Sánchez, José Manuel Valenzuela, Lilia Alemán y Óscar Pedrín, entre otros.

Asimismo, deseo agradecer profundamente la ayuda que me brindaron viejos pescadores para conocer más sobre la gente de mar, entre ellos recuerdo por su entusiasmo a don Francisco "Pancho" Regalado (q.e.p.d.), al capitán Gilberto Nuza, a don José "Joe" Campos y a don Rogelio Martínez, a todos ellos gracias por su aportación para el logro de esta investigación; así como a todos aquellos pescadores atuneros y familiares que prestaron su tiempo, de manera particular, a los habitantes del Barrio de la Aduana.

Finalmente, un reconocimiento a Leticia por organizar nuestra vida familiar, sus múltiples y certeros comentarios y su apoyo brindado en cada una de las etapas de esta investigación, a mis hijas que compartieron parte de su sueño —y sueños— durante las jornadas de trabajo en éste, nuestro proyecto.

INTRODUCCIÓN

Durante el segundo decenio del siglo XX aparecen los primeros registros de la industria pesquera en Baja California, con la instalación de la planta beneficiadora de sargazo en El Sauzal, entre los años de 1917 y 1918. Con esta empresa se inicia el desarrollo de la industria pesquera en ese estado ya que, para 1922, se trabaja en el barco-fábrica “Calmex”, en Isla de Cedros; en esa misma década se instala una nueva empresa en El Sauzal, la primer empacadora de sardina, misma que permitirá el despegue del sector en el estado. A partir de entonces y aún en la actualidad la industria pesquera tiene un papel importante en el desarrollo económico, social y cultural de la región.

Una vez instaladas estas primeras empacadoras de pescado en los años veinte, comenzará el desarrollo de la industria pesquera en el estado de Baja California dedicada, fundamentalmente, al empaque de sardina, aunque en los primeros años se procesaban la langosta y el abulón, que se exportaban a Estados Unidos. Es en este periodo de la historia de la región que comienza a tomar forma lo que, tiempo después, será el sector de *trabajadores del mar*, como escribe Víctor Hugo.¹

Tiempo después de instalada la industria pesquera o sardinera en Ensenada comienzan a generarse los primeros indicios de importancia en la industrialización del atún, aunque desde varios años antes los pescadores ensenadenses ya se dedicaban a la pesca de este recurso en embarcaciones estadounidenses y, en el caso de

¹ Víctor Hugo, *Los trabajadores del mar*, Barcelona, 1969.

Cabo San Lucas, Baja California Sur, se comenzó a trabajar en esta pesquería a partir de 1925, momento en que arribó el barco-fábrica "Calmex".

Como se puede observar, el trabajo pesquero ha sido relevante en la vida de los californianos —por no ahondar en su importancia en los primeros pobladores de la península—. Sin embargo, es poco lo que se conoce acerca de estos trabajadores, esto se puede ver con claridad si revisamos la historia de la región o bien si se hace una búsqueda exhaustiva en la historia del movimiento obrero del país. Aquí nos podemos dar cuenta de la poca atención que se les ha dado a los grupos de pescadores y trabajadores de las empacadoras de pescado, aun cuando han luchado desde sus orígenes por la defensa de los recursos marinos del país, además del reconocimiento a su labor como trabajadores calificados y que son capaces de desarrollar su labor con la misma eficiencia que los pescadores extranjeros.

Este trabajo tiene como uno de sus objetivos el estudio de la conformación de los pescadores atuneros de Ensenada y la relación que existe entre el desarrollo tecnológico de las embarcaciones pesqueras con las condiciones de trabajo y los efectos que éstas producen en la vida familiar y social del pescador. A su vez, se pretende mostrar cómo, con el transcurso de los años, esta industria que fue instalada en el puerto de Ensenada origina una forma distinta de vida y de relaciones sociales del grupo, generando una identidad que permitió conformar lo que denominamos cultura de la gente de mar.

Lograr contar con un espacio que nos permitiera desarrollar el análisis de la problemática en que los pescadores atuneros y sus familias viven, reconstruir parte de ese pasado tan importante en la historia de Ensenada, del estado de Baja California y del país mismo, me llevaron de nueva cuenta a regresar a mi barrio de origen, ya que en Ensenada sólo existen dos lugares que se encuentran plenamente identificados como colonia o barrio de pescadores; el primero de ellos en El Sauzal y otro conocido como el Barrio de la Aduana, este último está instalado a la orilla del puerto y a unos cuantos metros de las plantas empacadoras de pescado, del mercado de mariscos y los comercios que atienden todas las necesidades de las embarcaciones pesqueras y mercantes; se cuenta, además, con el astillero y el muelle de atraque, tanto de

las embarcaciones menores como pesqueras, de la marina mercante, naval y turística. Ahí también se concentran trabajadores y trabajadoras de las empacadoras, pescadores sardineros, ribereños, atuneros, tiburoneros; empleados de los astilleros, de cooperativas abulonerías y langosteras; estibadores; vendedores de productos marinos, etcétera.

El encontrar todos estos elementos en un solo lugar me lleva a tomar al Barrio de la Aduana como el espacio ideal para desarrollar parte de esta investigación, aunque esto tenía una doble cara; por un lado, la posibilidad de entrar en el espacio de trabajo (el barrio), por el otro, una relación con el grupo que me permitía ser parte integral del mismo; sin embargo, estas ventajas las considero mayores —como se podrá ver en el recorrido al que invito en este trabajo— para conocer la vida de los pescadores atuneros y su familia, así como la historia de la pesquería desde sus orígenes, en 1922, hasta el año de 1990. El periodo que se abarca tiene que ver con una situación clara de lo que ha sido la historia de la pesca del atún² en Baja California y México, la cual inicia en dicho año y, a partir de entonces, comenzará a desarrollarse hasta finales de la década de los ochenta, cerrando este ciclo con el declive de la flota y un embargo que poco tiene de ecológico. A este asunto no le dedico más tiempo que el que ya se le ha dado, porque considero que la situación ha permanecido estable desde finales de los ochenta y lo que va de los noventa.

Para la realización de este recorrido me he propuesto presentar el trabajo en cuatro capítulos, donde se abordan los distintos aspectos de la pesquería del atún en Baja California. En el primero, titulado “Abriendo luz de malla”, se presentan los inicios de la formación de los primeros pescadores atuneros mexicanos cuando el barco-fábrica “Calmex” se encontraba fondeado frente a las costas de Cabo San Lucas. Aquí se desarrolla el tema en torno a las dificultades que enfrentaron los trabajadores del lugar para incorporarse a esta pesquería, la lucha que se da en desigualdad de

² En este trabajo cuando se habla de la pesca del atún se está haciendo referencia a la pesquería en relación con los pescadores, es decir, el elemento conductor de la investigación son los pescadores atuneros y no el atún.

circunstancias contra los pescadores extranjeros, así como la “participación de la mujer en esta parte de la actividad pesquera que precisamente se genera a partir de la introducción de la división internacional del trabajo” en el sector pesquero, como ya he mencionado en otros trabajos (Ochoa, 1988). Es precisamente esta dificultad de poder incorporarse al sector, lograr romper esa red, abrir la luz de malla, que los atrapaba y les impedía desarrollarse como pescadores atuneros, el sentido de este capítulo, que se ubica en los años de 1922 a 1940, momento en que se instala la primera planta empacadora de atún el país, y se da la conformación de los primeros grupos de pescadores atuneros, en esta época ocurre el cambio de los barcos atuneros de vara por los de red de cerco, así como los efectos que esto trajo consigo.

“Lárgale” es el título del segundo capítulo del trabajo, en la labor pesquera la frase tiene una gran importancia ya que es el momento en que se tiene localizado a los cardúmenes y se está en condiciones de atraparlos o pescarlos. Sin embargo, aquí se le da también la connotación de soltar, decir, contar; es precisamente esta intención de contar cuál ha sido la vida de los pescadores atuneros —sus condiciones de trabajo, los riesgos y accidentes que se viven durante el tiempo en que se está trabajando tanto en tierra como a bordo—, qué es lo que ha implicado este desarrollo tecnológico en donde una embarcación atunera pasa de las 8-10 toneladas a las 220, 350, o 650 y, posteriormente, a los barcos de red de cerco con 1 000, 1 200 y hasta 1 400 toneladas de capacidad de acarreo.

Esto representó una serie de cambios no sólo en las formas de trabajo de los pescadores, donde se sufre el proceso de calificación y descalificación de aquellos puestos importantes, sino que además esta tecnificación de las embarcaciones permitió la incorporación de profesionistas que desconocen, en gran medida, el trabajo de la pesca, pero que en el área donde desempeñan su labor son especializados. A esto tenemos que agregar el incremento de la autonomía de las embarcaciones, que trajo consigo un aumento en los días de viaje, esto, como se podrá apreciar en el capítulo, tiene implicaciones en las condiciones de trabajo y en las relaciones de los grupos familiares.

Con la intención de presentar la situación que viven el pescador y su familia durante el periodo que se inicia desde que se conoce el

momento de la partida, hasta que regresa del viaje de captura, el capítulo se desarrolla siguiendo, paso a paso, cada uno de los momentos que viven unos y otros durante el viaje, presentándose los cambios tecnológicos que se generaron en las embarcaciones atuneras de red de cerco y sus implicaciones en las condiciones de trabajo de los pescadores.

Se inicia con la despedida por parte de los familiares en el momento en el que zarpa el barco para acompañar a los pescadores durante todo su recorrido, hasta llegar, nuevamente, a puerto, donde las esposas e hijos le esperan, terminando con el proceso de descarga del atún.

El tercer apartado, titulado “Desde la cofa”, se centra en la vida del barrio y cómo está íntimamente ligada no a la pesca sino a lo que denomino el trabajo en el mar porque considero que éste es lo que genera la forma de vida tan particular de estos trabajadores, habitantes del Barrio de la Aduana. Es precisamente el participar en una serie de actividades relacionadas con el mar, ya sea como pescadores —ribereños o de altura—, como estibadores o bien como trabajadores en los astilleros, en las empacadoras pesqueras o, simplemente, por ser hijos de hombres y mujeres del mar, lo que les da una forma de vida, una identidad y una cultura tan negada por aquellos que, durante años, han habitado frente al mar y que nunca lo han vivido.

Sin embargo, este grupo social que ha formado parte de la historia de Ensenada y que además le ha dado vida a lo largo del siglo XX generó, con el paso de los años, una cultura propia que los diferencia, a la que he dado el nombre de cultura de la gente de mar, donde participan todos aquellos que, de una u otra forma, se identifican y participan de ella. Con la intención de mostrar la importancia de la propuesta se trabajó en un proyecto cultural y, posteriormente, en la creación del Museo de la Gente del Mar, donde se presentará parte del pasado de este grupo social y, a su vez, reconocer la importancia de su participación en la vida económica, política, social y cultural del puerto. Sobre todo se pretende mostrar la relación que existe entre el trabajo en el mar —en este caso de los pescadores atuneros— y la vida en el barrio.

Finalmente se presenta el cuarto capítulo, “Atando cabos”, dedicado a las reflexiones y conclusiones de este estudio así como a las experiencias de otras investigaciones sobre las comunidades

pesqueras del país, que nos han permitido comprobar algunas de las hipótesis de este análisis: ver la influencia del desarrollo tecnológico en las condiciones y riesgos de trabajo de los pescadores atuneros y los efectos de la especialización de las pesquerías en las poblaciones marinas; sobre todo, la importancia de la participación de los antropólogos sociales en el estudio de la problemática pesquera del país y del mundo.

Este trabajo de investigación se desarrolló en dos grandes momentos: el primero comprende el periodo durante el que tenía que trasladarme a Ensenada para realizar el trabajo de campo y, el segundo, a partir del cual vivo de manera permanente en ese puerto. Esto me llevó, a su vez, a dividir el estudio en tres etapas.

En la primer fase se realizó el trabajo de recopilación y revisión del material bibliográfico y hemerográfico localizado en las bibliotecas —todas ubicadas en la Ciudad de México— de la Secretaría de Pesca, El Colegio de México (Colmex), el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS), la Escuela Nacional de Antropología e Historia (ENAH), el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), así como las universidades Iberoamericana (UIA), Autónoma Metropolitana-Iztapalapa (UAM-I) y la Nacional Autónoma de México (UNAM). En Baja California se investigó en las bibliotecas de la Universidad Autónoma de Baja California (UABC), el Colegio de la Frontera Norte (COLEF), el Centro Regional de Investigación Pesquera de Ensenada (CRIP-Ensenada) y la hemeroteca del periódico *El Mexicano*.

Durante esta etapa fue posible ubicar, en términos generales, el problema a estudiar, conocer cuál era la información generada en torno al tema, cuáles habían sido las disciplinas dedicadas al estudio de la problemática pesquera, en especial el atún, así como conocer cuál había sido, hasta esos momentos, la participación de la antropología.

Con la información recabada y el conocimiento previo sobre algunos aspectos de la actividad pesquera y los grupos de pescadores —debido a mi origen pesquero, factor por demás importante en mi formación— organicé y realicé el trabajo de campo en cada uno de los espacios donde se presentaba parte de la pesca de atún. Con la intención de conocer y entender los efectos y cambios generados en cada uno de ellos, asistí a los lugares donde

se realizaba la construcción y reparación de las redes atuneras, a sus empacadoras, a los frigoríficos, al muelle donde atracaban los barcos para su descarga y avituallarse, además de observar cómo se realizaba el trabajo de descarga y de traslado del atún a los almacenes o a las empacadoras para su procesado.

Para conocer cómo se realiza el proceso de captura del atún en las embarcaciones de red de cerco, asistí como observador en los “viajes de prueba” en tres ocasiones, estas salidas que se efectúan en las cercanías de la costa de Ensenada se realizan con la intención de probar que los equipos reparados funcionen correctamente ya que no se puede zarpar sin tener la seguridad del buen funcionamiento de los equipos e instrumentos de conservación y navegación.

La salida en los barcos atuneros de red de cerco en estas tres ocasiones me permitió conocer, de manera general, la parte del proceso de captura del atún y, de esa manera, comprender mejor aquello que los pescadores narraban en las entrevistas o pláticas informales.

Aunque en un primer momento se consideró hacer un viaje de pesca “normal”, no fue posible por falta de apoyo económico para la compra de material y equipo, importante para esta fase de la indagación, además del tiempo que implicaba realizar sólo una parte de la investigación, por tal razón sólo se participó en los viajes mencionados anteriormente.

La segunda etapa comprende la búsqueda y localización de aquellos primeros pescadores atuneros de Ensenada, momento de suma importancia, ya que me permitió conocer y conversar con esos “viejos lobos de mar” y participar en el reencuentro con grandes amigos y disfrutar de sus innumerables anécdotas y su buen humor.

Estos viejos pescadores atuneros fueron clave en el desarrollo de la investigación, pues siempre me ofrecieron su apoyo y cooperación sobre todo en aquellos momentos en los que ha sido necesario despejar alguna duda relacionada con el trabajo pesquero.

La última etapa el trabajo se enfocó en el barrio, lo que me permitió aprovechar la importancia de formar parte del grupo, situación que, al mismo tiempo, dificultó algunos momentos de la investigación, cuando era necesario tomar distancia con algunos temas propios de la comunidad. Sin embargo, las ventajas fueron

mayores, ya que los habitantes del barrio siempre han estado dispuestos a brindar su apoyo, lo que también permitió desarrollar el proyecto del Museo de la Gente de Mar.

Es decir, la propuesta de creación del Museo formó parte de esa síntesis del proyecto de investigación, ya que en él se reflejan las influencias del trabajo pesquero y de otras actividades relacionadas con el mar (estibador, soldador en astillero, comerciantes de productos del mar o para la pesca, etcétera) en la cultura de este grupo social al que defino como gente del mar. Pero, sobre todo, permitió ver los efectos que ha producido el desarrollo tecnológico en las vidas y en las condiciones de trabajo y salud de los trabajadores, y sus repercusiones en las relaciones familiares.

I

ABRIENDO LUZ DE MALLA

Los recursos pesqueros del país han tenido gran importancia por su aportación económica durante los últimos setenta años, ya que México cuenta con una gran extensión de costa y una variedad de recursos marinos con alto valor comercial. En el caso de Baja California se explota abulón, erizo, sargazo, camarón y langosta, por mencionar sólo algunas de las especies de mayor importancia económica.

Cuadro 1

Productos con mayor participación en el valor de la exportación pesquera en México, 1991

<i>Exportación</i>	<i>Volumen (ton)</i>	<i>%</i>	<i>Valor (miles de dólares)</i>
Abulón	1 192	5	22 131
Algas y sargazos	40 943	4	18 424
Atún y similares	46 229	8	36 059
Camarón	21 076	58	263 450
Langosta	1 000	3	15 890

Fuente: *Anuario estadístico de pesca 1991*, SEPESCA, 1993.

Generalmente, al analizar las publicaciones e investigaciones se presentan cifras de los recursos sobre producción, exportación, valores generados, pero nos dan poca referencia sobre: ¿cómo se obtienen estos recursos?, ¿quiénes participan?, ¿cómo viven? o ¿cómo la extracción de los recursos marinos afecta en las condiciones de salud, trabajo, seguridad y relaciones del grupo de los pescadores y familiares?

En el caso de los pescadores atuneros poco conocemos sobre las consecuencias sociales y económicas tanto de quienes han estado directamente involucrados en las empacadoras de pescado como de sus familiares. Por tal motivo, es importante hacer un recuento, de manera general, de la historia de los pescadores de la industria atunera en México, que tuvo sus orígenes en la península de Baja California.

Entre el “Calmex” y la Compañía de Productos Marinos de Cabo San Lucas

En México el desarrollo de la industria pesquera está íntimamente ligado con la de Estados Unidos.³ La pesquería del atún no es la excepción, surge en 1903,⁴ en la costa del Pacífico de Estados Unidos, en San Pedro, California, donde se instaló la primera empacadora. Allí se procesaba el albacora que, al ser empacado, producía una carne similar a la de pollo por lo que se le dio el nombre de *chicken of the sea*. Esto generó gran aceptación entre los consumidores y, con ello, un incremento en el número de empacadoras lográndose, para 1917, la instalación de 36 pequeñas de ellas.

³ Sobre este tema se pueden consultar: María Eugenia Bonifaz, “Ensenada en los años veinte”, en *Visión histórica de Ensenada*, México, UNAM-UABC, 1982; Hernán Mateus, *Semblanza de la pesca en Baja California. Historia y desarrollo*, México, SEPESCA, 1985; SEPESCA, “Esquema de regulación propuesto para la administración de la pesquería de túnidos en el Océano Pacífico Oriental”, en *Pesquerías mexicanas: estrategias para su administración*, México, SEPESCA, 1987; Humberto Robles, *et al.*, “La pesquería del atún”, en *Los recursos pesqueros de México*, México, SEPESCA, 1988.

⁴ Humberto Robles, *et al.*, *op. cit.*, pp. 127-169.

En México se presentan los primeros indicios de la industria atunera hasta 1922, cuando inicia su captura con carácter comercial, procesándose en el barco-fábrica “Calmex” que fue trasladado de Estados Unidos a Isla de Cedros, Baja California. Es en ese año cuando podemos señalar el surgimiento de la pesca atunera, impulsada por los hermanos Berenstein, quienes tenían una gran experiencia en el comercio, lo que les sirvió para ubicar actividades productivas con futuro. Con esta visión e interés, en 1925, se traslada el barco-fábrica “Calmex” a Cabo San Lucas y se instala para el procesado del atún, que existía en abundancia en sus cercanías.⁵

Debido a su ubicación geográfica el puerto sólo tenía comunicación con el resto del país por vía marítima; es hasta 1927 cuando se establece, por primera vez, la vía terrestre con San José del Cabo, BCS. Por esos años la población del lugar no superaba los 500 habitantes, quienes se dedicaban a la ganadería y, en menor medida, a la pesca. Cabo San Lucas había sido un punto importante de avituallamiento para los navegantes; para la pesca atunera, en particular, además proveía la fuerza de trabajo para el procesado del producto que se trabajaba en el “Calmex”.

El barco-fábrica “Calmex” contaba con cuatro embarcaciones que lo abastecían de atún capturado en las cercanías de la bahía. Estos primeros barcos eran de casco de madera con una capacidad de bodega menor a las 30 toneladas, carecían de sistema de refrigeración, el cual no era necesario en esos años (1925-1927) debido a que las capturas se realizaban a corta distancia, los viajes de pesca de sólo algunas horas permitían entregar los productos frescos para el procesado de empaque.

La pesca en estas primeras embarcaciones se basaba en la técnica de carnada viva o pesca de vara. La tripulación estaba compuesta por pescadores de origen yugoslavo, portugués, italiano y estadounidense, aunque en su mayoría eran japoneses. En los primeros años de la pesquería del atún en Cabo San Lucas, la participación de los habitantes del lugar se daba sólo en el proceso de industrialización. Esto es cuando el pescado llegaba al barco-

⁵ Martín Barrón y Guadalupe Barbosa, *San Quintín. El gran Valle*, Ensenada, BC, Luz y Arte, 1981.

fábrica se evisceraba y colocaba en canastas y pasaba al departamento de cocimiento. Una vez cocido se dejaba enfriar para después trasladarlo al departamento de limpia donde se separaba la “carne blanca”. La carne limpia se depositaba manualmente en la lata que pasaría a ser engargolada y esterilizada.

Para esta labor los trabajadores se trasladaban al “Calmex” en pequeñas embarcaciones, sin embargo, la participación de los sanluqueños en las atuneras se dio años después, como se verá más adelante.

El atún procesado en el “Calmex” se trasladaba a Estados Unidos listo para su comercialización, lo que beneficiaba a la empresa pues el proceso le permitía mantener en buen estado el producto desde el empaque y reducir el costo de producción al no tener que equipar los barcos con refrigeración, ya que se trasladaba fresco desde las zonas de captura hasta el lugar de procesado en las empacadoras de San Pedro y San Diego, California, en Estados Unidos.

Entre 1925 y 1927 las condiciones de trabajo se desarrollaron de manera similar. En el año de 1927 se inició la construcción de la empacadora de pescado de Cabo San Lucas, lo que permitiría ampliar el área de trabajo de la localidad; estaba programada para terminarse en un tiempo mayor, pero la obra se aceleró debido al hundimiento del “Calmex”, en 1928, lográndose concluir en 1929. Se instala así la Compañía de Productos Marinos de Cabo San Lucas, SA, que en ese mismo año produce el primer empaque de barrilete jurel tipo salmón. En esta empacadora trabajaban alrededor de cincuenta personas del lugar.⁶

Este año marca el surgimiento de la industria atunera en México, aunque algunos investigadores lo ubican hasta 1930,⁷

⁶ En servicios generales laboraban 25 personas, entre ellos, Pablo Martínez, Silvestre González, Jesús Marrón, Francisco Romero y Marcos Martínez. Entre las mujeres —limpiadoras y empacadoras— estaban Libia Saiza, María Zumaya, Teresa y María Ramírez, Dolores, Ángela y Dominga Martínez, etcétera. José Manuel Green, *Orígenes de la industria atunera en México: Compañía de Productos Marinos de Cabo San Lucas, Baja California Sur*, México, UABCS, 1993.

⁷ Robles, et al., *op. cit.*

cuando se realiza el primer empaque de atún aleta amarilla (*Thunnus albacares*), sin embargo ya en 1929 se había empacado barrilete (*Katsuwonos pelamis*) perteneciente a la especie de los túnidos al igual que el bonito (*Sarda chiliensis*), atún aleta azul (*Thunnus thynnus*) y la albacora (*Thunnus alalunga*).

El empaque de atún aleta amarilla se logró en 1930 aunque desde 1922, cuando el “Calmex” se encontraba en Isla de Cedros, procesaban jurel y bonito,⁸ por ello ubicamos el inicio de la pesquería del atún en ese año. Hay que agregar que el traslado del “Calmex” de EUA a las costas mexicanas se realizó para procesar el atún que, por esos años, tenía una gran demanda en el mercado estadounidense (ver cuadro 2).

A partir del hundimiento del “Calmex” frente a la bahía de Cabo San Lucas y la realización del procesado del recurso “en tierra” se vivió una participación más amplia por parte de los habitantes del lugar en la actividad pesquera. Tuvieron que transcurrir cerca de diez años para que los pescadores mexicanos participaran en la captura.

Con el propósito de abastecer al “Calmex”, llegó de Estados Unidos una flota de cuatro barcos tripulados por extranjeros, pues era necesario contar con personal calificado para la pesca del atún con carnada viva.

Los sanluqueños no conocían este arte de pesca, su incorporación a la flota atunera durante esos primeros años fue difícil, a esto se tiene que agregar el racismo de los tripulantes, reacios a enseñar a los pescadores locales la técnica de captura. Inclusive en los primeros años los habitantes del lugar no subían a los barcos que se fondeaban en la bahía.

Sin embargo, alentados por el deseo de progresar económicamente, los pobladores fueron estableciendo relaciones con los miembros de los barcos cuando “bajaban a tierra” —para avituallarse, distraerse o beber en alguna de las dos cantinas de la localidad— lo que fue abriendo la “luz de malla” que impedía la integración de los sanluqueños como parte de la tripulación de la flota atunera.

⁸ Martín Barrón y Guadalupe Barbosa, *op. cit.*

Cuadro 2
Pesca de atún aleta amarilla y barrilete en el océano
Pacífico oriente, 1918-1950 (en millones de libras)

<i>Año</i>	<i>Atún aleta amarilla</i>	<i>Barrilete</i>	<i>Total</i>
1918		3.0	3.0
1919	0.3	6.9	7.2
1920	2.0	7.9	9.9
1921	1.3	1.1	2.4
1922	7.4	11.9	19.3
1923	10.8	11.5	22.3
1924	3.0	3.8	6.8
1925	13.2	14.2	27.4
1926	12.6	20.9	33.5
1927	25.9	33.8	59.7
1928	32.3	15.9	48.2
1929	37.4	27.0	64.4
1930	56.6	20.5	77.1
1931	36.6	16.5	53.1
1932	36.9	21.6	58.5
1933	51.1	16.7	67.8
1934	60.9	14.8	75.7
1935	72.3	17.2	89.5
1936	78.4	27.0	105.4
1937	91.5	47.1	138.6
1938	78.3	22.6	100.9
1939	110.4	30.1	140.5
1940	114.6	57.6	172.2
1941	76.8	25.8	102.6
1942	42.0	39.0	81.0
1943	50.1	29.4	79.5
1944	64.1	31.2	95.3
1945	89.2	34.0	123.2
1946	129.7	42.5	172.2
1947	160.1	53.5	213.6
1948	200.3	61.5	261.8
1949	192.5	81.0	273.5
1950	224.8	129.3	354.1

Fuente: CIAT. *Informe anual correspondiente a los años de 1950-1951*, La Joya, California, 1952.

Este rechazo o negación a enseñar los secretos del oficio estaba fundado en el temor de ser desplazados de las embarcaciones, o bien, a que se formaran nuevas tripulaciones y flotas. Este celo profesional permitió que durante los diez primeros años de la pesca atunera en México la tripulación estuviera conformada sólo por pescadores japoneses, italianos, yugoslavos y portugueses, todos ellos procedentes de Estados Unidos.

Los primeros tripulantes mexicanos en barcos atuneros de vara realizaban los trabajos de limpieza y de ayuda al cocinero, tarea asignada al tripulante que ocupaba el puesto de aprendiz o pavo, que era la jerarquía más baja de un barco pesquero. Éste es el puesto con el que iniciaron los pescadores de atún de Cabo San Lucas, quienes también ayudaban a la maniobra de captura. Entre esos primeros pescadores mexicanos se pueden mencionar a Daniel Martínez, José Cota Collins, Pablo Ceseña, José Peralta, Camilo Ritchie, quienes formaron parte de la tripulación de los barcos “Magnolia”, “Comine” y “Kink Fish”.

Los sanluqueños que trabajaban en los barcos atuneros de vara realizaban viajes en las cercanías de la bahía, esto permitía que la relación y vida familiar fuera similar a la que tenían antes de la llegada de la industria pesquera. Para el caso de las mujeres fue distinto, al instalarse las empacadoras de pescado (*canerías*⁹), pues eminentemente era un lugar dedicado a la ganadería y, de forma más reducida, a la pesca.

La participación de la mujer en la actividad productiva no se hacía presente por las características propias del trabajo, sin embargo, en el momento en que llega la industria pesquera se abre una fuente de empleo en el procesado del atún y, con ello, su integración a la industria.

Con la llegada del “Calmex” a Cabo San Lucas no sólo se inicia una nueva actividad productiva, sino que le daría vida permitiendo, con el paso de los años, un desarrollo notable. Fundamentalmente se puede observar en el momento que se establece la Compañía de Productos Marinos, la que generó un

⁹ Los lugareños llaman a las empacadoras de pescado “canerías” tomadas del nombre en inglés de las enlatadoras *Cannery*.

número mayor de empleos¹⁰ tanto para los hombres como para las mujeres en cada una de las fases del procesos de trabajo.

Al darse la incorporación de la mujer al proceso productivo se presenta una modificación en la organización familiar, dado que las madres se ausentaban del hogar; cubrían turnos largos de trabajo, pues se les pagaba a destajo, obligándolas a permanecer por jornadas prolongadas, que se “veían recompensadas” el día de pago. Si además agregamos que el padre también se incorpora ya sea en la canería o en los barcos pesqueros, esto obligó a generar una recomposición en el grupo familiar, al establecerse nuevos roles y responsabilidades entre los miembros. Dadas las características del lugar, se ven involucrados, en esta reorganización familiar, los demás miembros de la comunidad.

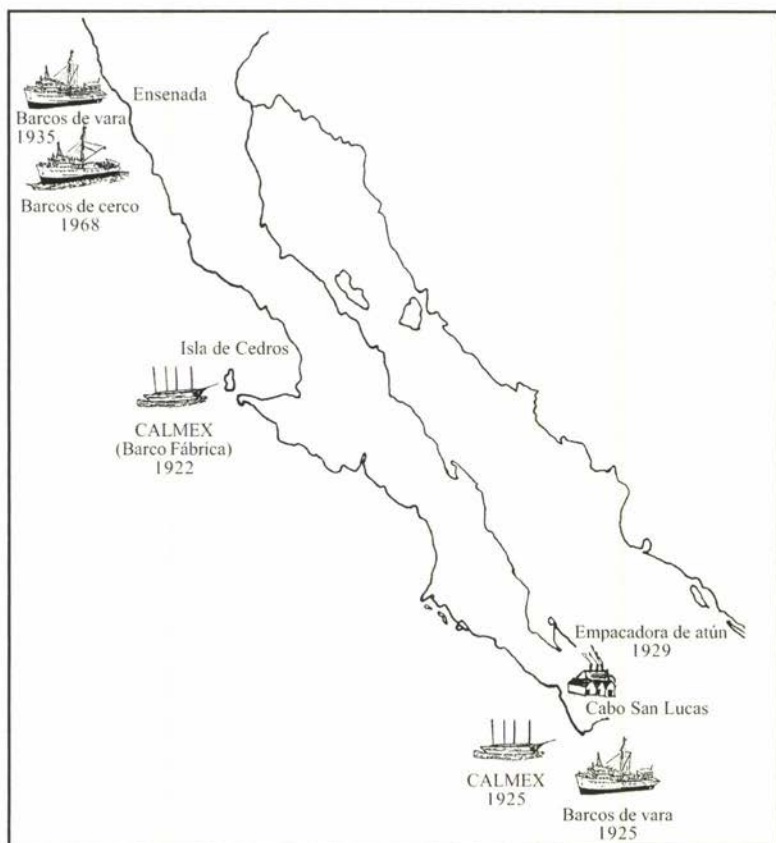
La participación de los sanluqueños fue variando en dos vertientes, primero, se incorporaron a la flota atunera como pavos, después se integran como pescadores y, años más tarde, ocupan los puestos más altos en la jerarquía de la pesca de atún. Otro factor que influyó en sus condiciones de trabajo fueron los cambios tecnológicos de la nueva flota, que les permitió tener mayor capacidad de bodega y autonomía, es decir, prolongar los viajes de captura, dado que se podía almacenar más combustible y existía un sistema de conservación del producto. Con ello ocurrió otro cambio en las relaciones familiares y sociales que, con el tiempo, se asimila y crea una forma nueva de vida y de socialización.

La Compañía de Productos Marinos de Cabo San Lucas estuvo activa hasta 1979, tiempo en que se generó trabajo para los habitantes del lugar, quienes se vieron drásticamente afectados con el cierre de la empresa por no contar con otras fuentes de empleo similar; por el contrario, los importantes atractivos turísticos que comenzaron en la región fue un elemento más para su cierre.¹¹ Los trabajadores de la empresa fueron liquidados, algunos migraron, otros más todavía permanecen “recordando los viejos tiempos” y relegados por la nueva industria “sin chimeneas”.

¹⁰Green, en su libro sobre la historia de esta empresa en Cabo San Lucas, reconstruye de forma amena cada uno de los pasos que fue viviendo esta empresa. En esta obra se puede ver de manera más amplia sobre esta fase de desarrollo de la Compañía de Productos Marinos.

¹¹Green, *op. cit.*

Ubicación geográfica de los orígenes de la pesca atunera en México, 1922-1968



Los primeros “tuneros” de Ensenada, 1917-1960

Los pescadores atuneros del puerto de Ensenada, vivieron una experiencia semejante a la de los de Cabo San Lucas en cuanto a su capacitación en el proceso de trabajo de la pesquería del atún; pero distinta en cuanto a la forma como se efectuó su incorporación y adquisición de conocimiento para la pesca.

Desde el principio de los años veinte se instala en El Sauzal una procesadora de sargazo para la extracción de potasa,¹² en esta actividad participaban pescadores o recolectores de esta alga marina que se encontraba en las cercanías de la costa en la bahía de Todos Santos. Esta industria es la primera del ramo en Baja California, incluso antes de la instalada en Isla de Cedros donde se procesaba abulón, alrededor de 1922.¹³

En Ensenada fue hasta el año de 1927 cuando se pone a funcionar la empacadora Nacional de Productos Marinos en el poblado de El Sauzal, donde se procesaba abulón, sardina, macarela, jurel y almeja. Esta canería comienza con una variedad de recursos marinos que se localizaban en las cercanías del lugar al igual que el sargazo. Estos productos se encontraban en abundancia debido a que antes no habían sido explotados comercialmente. Es decir, no sólo se está hablando de la extracción de los recursos marinos sino de una nueva concepción del trabajo y de explotación de estos recursos, o sea, de la introducción de una división internacional del trabajo y de la implantación de la monoexplotación de los recursos y especialización del trabajo pesquero que no se había practicado en Baja California.

En los primeros años de esta empacadora no había más de cincuenta empleados —entre trabajadores de planta y eventuales— que se trasladaban de Ensenada a El Sauzal, distante 10 kilómetros, en un vehículo de la misma empresa.

¹²Francisco Sánchez, *Obra económica y social del general de división Abelardo L. Rodríguez*, México, 1958, p. 24.

¹³Martín Barrón y Guadalupe Barbosa, *op. cit.*; Hernán Mateus, *op. cit.*; José M. Green, *op. cit.*; Héctor Medina, *México en la pesca 1939-1976*. México, HMH, 1982.

El año de 1932, el general Abelardo L. Rodríguez compra la Nacional de Productos Marinos,¹⁴ a partir de entonces, las condiciones de trabajo y seguridad de los empleados cambiaron, además, se contaba con una mayor experiencia en el trabajo, lo que permitió la incorporación de nuevo personal, tanto en la empacadora como en las embarcaciones pesqueras.

Es importante destacar que los propietarios de la empresa de Cabo San Lucas eran integrantes del consorcio de la empacadora que comprara Abelardo L. Rodríguez en 1932, lo que significa que ambas estaban integradas al comercio exterior del producto que procesaban y tenían, además, una concepción similar del trabajo. Esto es, los pescadores mexicanos de Cabo San Lucas no lograron incorporarse a la industria atunera hasta diez años después y, en el caso de los ensenadenses, la situación fue similar. Durante el tiempo que funcionó la empacadora, la tripulación de los barcos sardineros no permitía que se integraran trabajadores mexicanos, como ejemplo se puede mencionar el barco sardinero “Texas” donde su tripulación era japonesa.¹⁵

Fue hasta años más tarde que los trabajadores ensenadenses lograron “subir” a las embarcaciones sardineras, primero como pavos y después como marinero-pescador, logrando tener el reconocimiento de los extranjeros¹⁶ y de los empresarios mexicanos.

La pesca de la sardina se efectuaba en embarcaciones equipadas con red de cerco —tipo jareta (*purse seiner*)—¹⁷ con esta forma, la embarcación trae en popa una red con flotadores en la parte superior y un cabo con plomo en la inferior, lo que permitía extenderse al ser lanzada al mar formando un cerco donde quedaban atrapados los bancos de sardina. El pescador, para alcanzar el nivel de marinero-pescador, tuvo primero que aprender a reparar y construir la red, así como las maniobras de captura y la búsqueda de los cardúmenes, capacitación que no fue sencilla debido al temor de los trabajadores extranjeros.

¹⁴Francisco Sánchez, *op. cit.*

¹⁵Hernán Mateus, *ibid.*; Ma. Eugenia Bonifas, *op. cit.*

¹⁶Arnulfo Ochoa, *Antropología de la gente del mar*, México, INAH-ENAH, 1988.

¹⁷Ochoa, *op. cit.*

Esta situación se presentó en cada una de las pesquerías mencionadas, aunque la Constitución de 1917, en su artículo 32, dispone que: “sólo mexicanos por nacimiento tripulan las embarcaciones nacionales”,¹⁸ éstas todavía estaban conformadas por extranjeros argumentando “la incapacidad de los mexicanos” para ese tipo de pesca, ya que en Estados Unidos se realizaba desde 1915 en las costas californianas. El personal ensenadense que participó en el proceso de industrialización vivió una historia distinta.

En las canerías se incorporaron también mujeres, fundamentalmente, en los departamentos de limpia y empaque. Su participación fue posible ya que no se necesitaba experiencia previa o, en el departamento de empaque, tomaban los pescados de una banda sinfín y lo depositaban en la lata.¹⁹

Los empleados de las empacadoras durante los primeros años fueron trasladados de Ensenada a El Sauzal como lo hacen saber trabajadores de la época:

En aquellos años cuando todavía no era El Sauzal como hoy, nos trasladábamos en un camión que nos esperaba en el parque Revolución, luego nos llevaba a la empacadora y cuando salías nos regresaba de nuevo a la ciudad, Ensenada, pues [...]

El general Rodríguez, destacado administrador de empresas, con el interés de ayudar a los trabajadores de su empacadora decidió construirles viviendas y, de esa forma, evitar el traslado diario. La dotación con facilidades de pago de viviendas de madera, luz eléctrica y agua, y la existencia de empleo seguro permitió el asentamiento de los trabajadores de la Pesquera del Pacífico, nombre que adquiere la Nacional de Productos Marinos a partir de 1937. De esta forma se da origen al primer asentamiento de pescadores y trabajadores de las canerías en Ensenada como resultado de las instalaciones en El Sauzal.

Esto permitió la rápida integración de los pescadores a una nueva forma de vida y de trabajo: las mujeres salían de su hogar a

¹⁸Gloria Hernández, F., *75 años de la historia de la pesca...*, 1988, p. 10.

¹⁹Arnulfo Ochoa, *op. cit.*

temprana hora, mientras el padre pescador permanecía durante la noche fuera de casa.

En el caso de las pesquerías tradicionales, como la captura del abulón, era distinto pues la pesca se realizaba de día. En las primeras horas de la mañana los pescadores salían con sus equipos de buceo de escafandra, en pangas que se desplazaban cerca de la costa; cada grupo estaba conformado por cuatro tripulantes, las pangas eran impulsadas por remos hasta el lugar elegido por el buzo quien trabajaba con su equipo para extraer hasta una tonelada de abulón en una sola marea o viaje de captura.

Las capturas que los equipos de abuloneros realizaban, las entregaban a La Industrial de Ensenada, fundada en 1933 en ese puerto. Esta planta inicia sus actividades como fábrica de hielo y procesadora de abulón, meses después de comenzar a funcionar, se realizaron los primeros empaques de sardina.²⁰

Esta empacadora, a diferencia de la de El Sauzal, no vivió los problemas de mano de obra, ya que se encontraba a la orilla del mar y junto al muelle fiscal de Ensenada, a escasos 300 metros estaba en formación el primer barrio de pescadores del puerto. Esta cercanía permitió, por un lado, contar con fuerza de trabajo disponible y, por otro, que los habitantes de ese futuro barrio tuvieran una fuente de empleo. De esta manera, se incorporaron tanto hombres como mujeres al proceso productivo, en la fase de industrialización.

²⁰ La Industrial de Ensenada se dedicó durante los 29 años que estuvo activa, al empaque de la sardina, macarela, choro (mejillón), jurel, anchoveta y bonito. Hasta el momento en que se cerró, en 1962, no empacaron atún aleta amarilla ni aleta azul, albacora o barrilete, como se puede observar en el *Libro de Registro de Materia Prima (pescado) de La Industrial de Ensenada, SRL, con número de registro 1648 de las oficinas de Hacienda, 19 de mayo de 1958*. Este documento tiene los registros del día 21 de mayo de 1958 al día 9 de junio de 1962.

En entrevista realizada con el personal que trabajó desde la creación de la empacadora hasta su cierre (Eleodoro Pacheco) así como con uno de los mayordomos (Enrique Vargas) y con mujeres que trabajaban en el empaque, al igual que con pescadores de La Industrial, afirman que no se empacó atún —de las especies arriba mencionadas— en esta empresa. Es importante decir que La Industrial era la canería que tenía la marca Dolores, que se vendió a la Pesquera del Pacífico poco antes de ser cerrada por emplazamiento a huelga. Esta marca, la más difundida hasta la actualidad, no surge como marca de atún enlatado, sino que era el nombre de las latas de sardina que empacaba La Industrial.

Para los pescadores las condiciones fueron distintas a los de las canerías, pero semejantes a las de quienes intentaron incorporarse a la pesca de la sardina en barcos de red de cerco de la Nacional de Productos Marinos, como ya se mencionó.

Durante los 22 años que transcurrieron desde la instalación de la planta procesadora de potasa de sargazo en El Sauzal, la creación de la Pesquera del Pacífico y La Industrial de Ensenada, no se había consolidado una industria atunera en este lugar. Situación influida, en cierta medida, por el gran mercado que tenía en Estados Unidos la sardina enlatada y el alto valor comercial del abulón y la langosta, que permitía a los pescadores de Ensenada permanecer en el lugar. A esto hay que agregar la lucha que se empezó a generar entre los pescadores mexicanos y los extranjeros, exigiendo ante nuestras autoridades y empresarios sus derechos para tripular y dirigir la flota pesquera mexicana, además de contar con el conocimiento (calificación) del trabajo en embarcaciones sardineras de red de cerco.

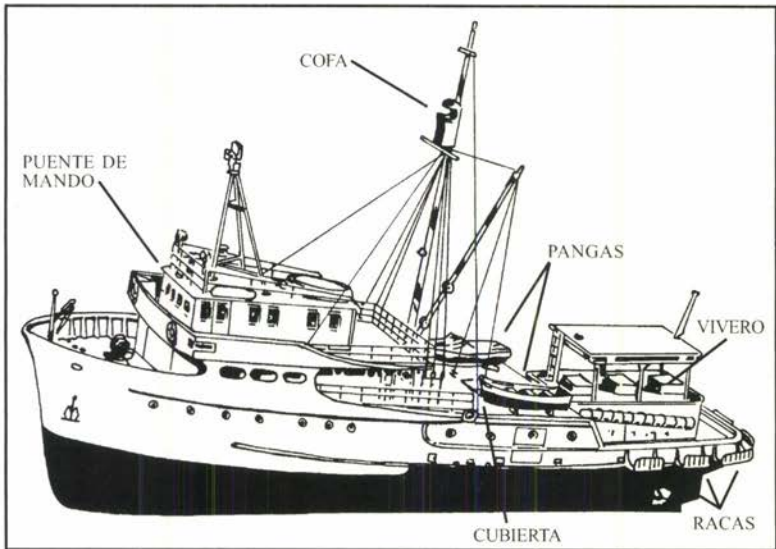
El triunfo de los pescadores ensenadenses fue de vital importancia, ya que esto les permitió ascender en el escalafón de la tripulación de los barcos pesqueros al mostrar sus conocimientos en cada una de las fases del proceso de trabajo: reparación de las redes, maniobras en cubierta y búsqueda de los cardúmenes de sardina.

A finales de los años treinta los pescadores ensenadenses comienzan a incorporarse a la flota pesquera atunera estadounidense trasladándose a los puertos de San Diego y San Pedro, en California, para subirse a los barcos vareros. La forma como se generó la incorporación fue diversa, y se presentó entre los años de 1938 y 1942, como comenta el señor José Campos:

Las maneras como se incorporaron los pescadores mexicanos a la pesca del atún fueron diversas; algunos propietarios de embarcaciones que transportaban langosta de las costas mexicanas a Estados Unidos, al terminar la temporada, acondicionaban los barcos para la pesca de atún.

De esta forma, algunos pescadores mexicanos se trasladaban en esas mismas embarcaciones, otros lo hacían por tierra de Ensenada a Tijuana y de ahí pasaban a Estados Unidos, luego se dirigían a los

Barco atunero de vara



muelles para abordar la embarcación que requiriera tripulantes. La necesidad de empleo e ingreso y la oportunidad que brindaba el gobierno estadounidense al otorgar permiso a mexicanos para permanecer en su país cerca de 25 días, aunado a la oferta de trabajo en sus puertos pesqueros y los salarios atractivos, permitió que un número importante de mexicanos migrara a ese país.

Cuando pescadores mexicanos se incorporaban a la pesca del atún en Estados Unidos dejaban a la familia. Esta situación da lugar a que la ausencia constante del “hombre de la casa” sea una característica propia de las familias de estos pescadores.²¹

Las embarcaciones se abastecían de agua y víveres para los tripulantes; combustible, hielo y sal que eran utilizados para la conservación de las capturas durante el viaje. En las primeras

²¹ Algo similar ocurre con los trabajadores agrícolas mexicanos que migran a Estados Unidos durante la temporada de cosecha o con los jornaleros que lo hacen a distintos estados del país como Sinaloa, Sonora o Baja California.

Barcos de vara estadounidenses



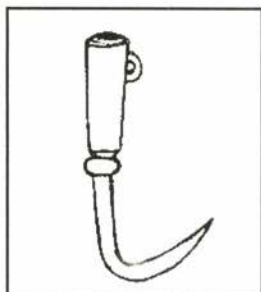
El "Trojan" y el "Oceana"

décadas de la pesca atunera tenían, en su mayoría, casco de madera con una capacidad de bodega entre las 30 y 80 toneladas, entre ellos estaban el "Oceana", "Daijo" y "Trojan".

La tripulación de la flota estadounidense se componía, además, de pescadores portugueses, italianos y noruegos, siendo los nativos de menor número. En los inicios, la pesca del atún se realizaba en embarcaciones de vara o de carnada viva, nombre que adquiere por la forma de efectuar la captura, en la que se utiliza una vara o caña de bambú para la pesca, y sardina viva para lanzar como carnada a los cardúmenes. Se capturaba utilizando una vara de bambú con un anzuelo liso (ver figura 1), que permite que al ser capturado el atún se lance sobre la cubierta del barco y se desprenda del anzuelo sin dificultad.

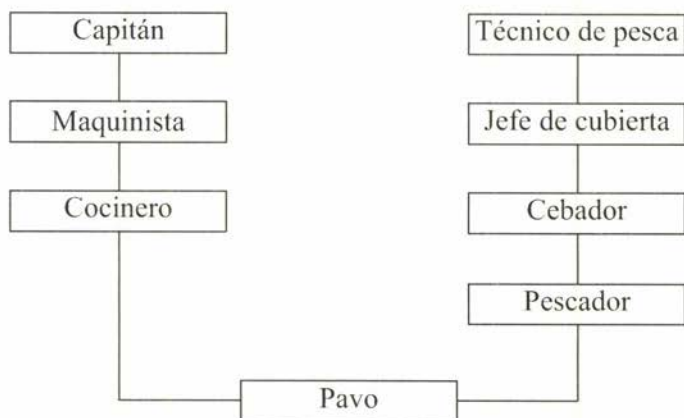
Los pescadores ensenadenses recién incorporados a la pesca de vara en Estados Unidos tenían que aprender a trabajar en el proceso de captura para ascender de nivel y mejorar así sus ingresos. Durante los días de navegación practicaban esta fase del proceso, colocando en la "revisa" un balde que semejara el atún, desde la "raca" se lanzaba el balde al mar y se llenaba de agua simulando un atún, posteriormente sacaban el balde del mar y lo jalaban hacia

Figura 1
Anzuelo



ellos colocándolo debajo de su brazo izquierdo. Esto lo repetían una y otra vez hasta que aprendían cómo capturar el atún. A su vez, debían conocer el trabajo de reparación de la red que se utilizaba para la captura de la carnada. Dominar esta actividad resultaba fundamental, ya que tan pronto conocieran la maniobra de captura tendrían la posibilidad de ascender en la jerarquía de la embarcación.

Jerarquía en la flota atunera de vara



Los puestos de trabajo en las embarcaciones atuneras de vara estaban establecidos de acuerdo con su calificación, en el siguiente orden en grado ascendente: el puesto más bajo de un tripulante en una embarcación atunera, sardinera, anchovetera, etcétera, es el de pavo o aprendiz, quien no percibe sueldo, el dinero del viaje era únicamente el apoyo que, según su desempeño, le ofrecían los demás integrantes de la embarcación; su incorporación era por relaciones familiares o compadrazgos.

El marinero-pescador dominaba todas las fases del proceso de trabajo —desde la captura de la carnada hasta la del atún— además de manejar la técnica para reparar las redes utilizadas en la captura de la carnada.

El chumig o cebador era un pescador que, además de conocer las actividades mencionadas, era el responsable de cuidar el mantenimiento de la carnada, así como realizar trabajo de cebador, que consistía en tomar con un *scoop* pequeño la carnada de los viveros, y lanzarla por la cubierta de manera continua para atraer a los atunes y mantenerlos cerca del barco.

El jefe de cubierta era quien apoyaba al técnico de pesca a dirigir las maniobras, conocía todas las fases del proceso de trabajo.

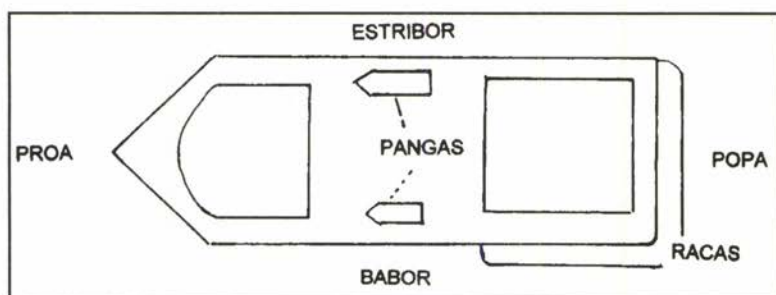
Finalmente, en esta línea de conocimiento práctico del oficio se encontraba el puesto de técnico de pesca, encargado de la búsqueda de los cardúmenes de atún, era además quien decidía el rumbo de navegación; para ocupar este puesto se requería conocer el proceso completo de captura y contar con experiencia para ubicar los pescaderos o las zonas de captura.

Los otros puestos tenían un carácter distinto, debido a la posibilidad de formación en otros centros de trabajo, tal era el caso de capitán, maquinista y cocinero. Sin embargo existía la posibilidad de que el pavo pudiera incorporarse o ascender a estos puestos, si su interés y deseos se enfocaban en ese sentido.

El trabajo de los marinero-pescadores contaba además con una calificación de acuerdo con sus capacidades para la pesca; dependiendo de ésta se ocupaba un lugar en las racas, la posición principal se ubicaba en la esquina de babor y popa, mientras que la inferior, ocupada por el pavo, es la esquina de popa-estribor (figura 2).

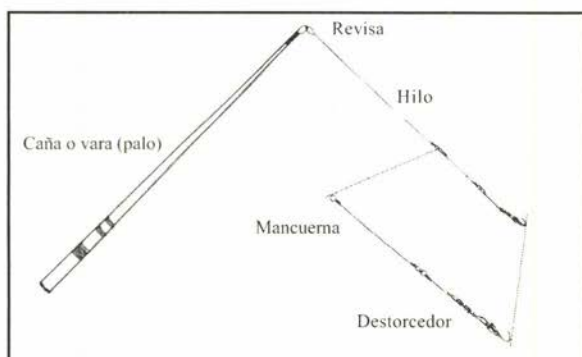
De esta manera se conformaba la tripulación de una embarcación atunera de vara en los años en que los pescadores de

Figura 2
Barco de vara (vista aérea)



Ensenada se incorporaban a la flota estadounidense de los puertos de San Pedro y San Diego, California. La primer actividad programada consistía en buscar y capturar la carnada en las costas de Baja California. Mientras se navegaba hasta el área de captura, la tripulación se dedicaba a reparar y armar las varas que cada pescador usaría. Éstas tenían la medida apropiada para cada persona de acuerdo con su estatura y peso. Las yemas de las ramas de las varas de bambú se limaban con una escofina y se dejaba la vara lisa, con ello se manipulaba mejor en el momento de la captura. Para que la vara no se resbalara en el momento de la pesca se

Figura 3
Vara para la pesca de atún



ranuraba en la parte inferior para sujetarla con más firmeza (figura 3).

Posteriormente, en la punta superior de la vara se colocaba una revisa, que se unía a la del hilo donde va el anzuelo, sujeto a la mancuerna que puede ser de uno o cuatro palos (vara). Cada una de las partes de la vara de bambú era elaborada por el pescador, utilizando para ello alambre de acero y un pequeño tubo de bronce de aproximadamente 10 cm de largo por 0.5 cm de diámetro. Con este tubo doblaban el alambre hasta formar un espiral donde colocaban el anzuelo.

El tipo de anzuelo se elegía dependiendo de las características del recurso, si el atún estaba “picando”, es decir comiendo la carnada, se utilizaba el *squid*,²² en caso contrario, se ponía el de carnada viva. Otra característica era el tamaño de los atunes, si era chico el anzuelo era de número 5 para un palo;²³ en caso de que fuera mediano, se usaba de dos palos (ver ilustración: Pesca de vara con dos palos) y si era de mayor tamaño se utilizaba uno de tres o cuatro palos. De esta forma cada uno de los tripulantes arreglaba su equipo de trabajo (cañas y anzuelos) en tanto se llegaba al área de captura de la carnada.

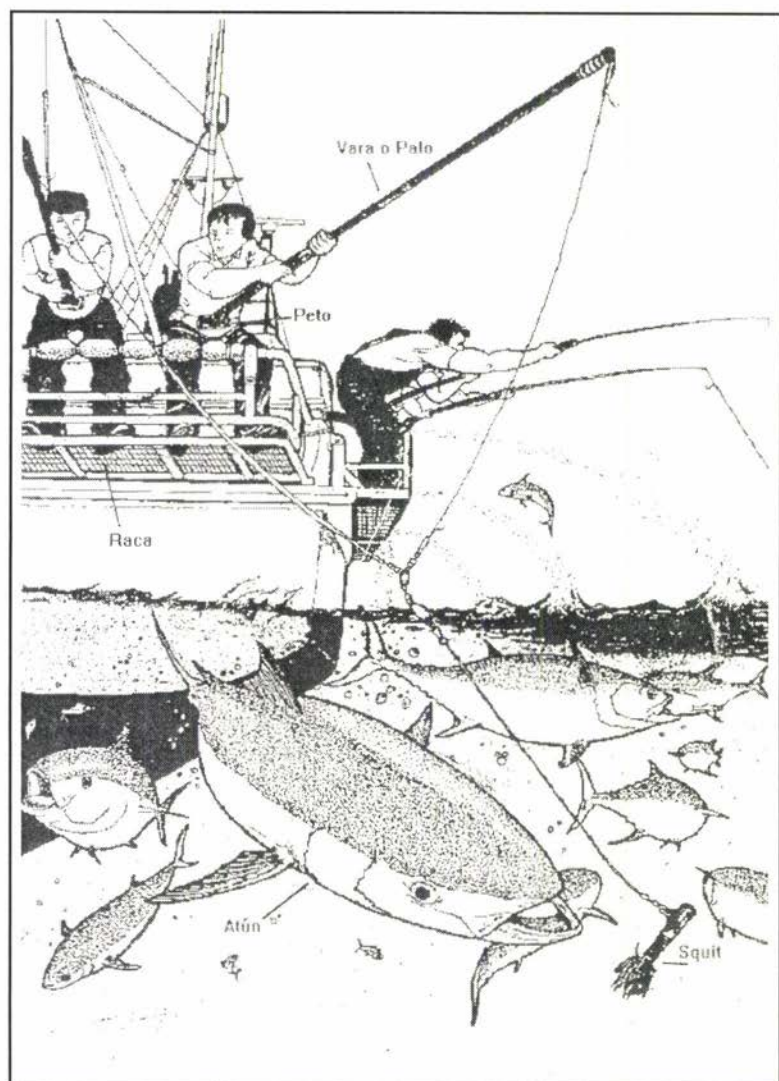
Al zarpar, los técnicos de pesca de las embarcaciones estadounidenses tenían ya definidos los lugares donde se buscaría la carnada sobre las costas y bahías de Baja California. Los demás miembros de la tripulación tenían ya sus tareas asignadas de acuerdo con el puesto de trabajo; el jefe de máquinas y su ayudante estaban pendientes de motores durante todo el trayecto; los pescadores alistaban sus equipos y se programaban para las guardias; el pavo ayudaba en las tareas de la cocina así como en la limpieza del barco.

Antes de llegar a la zona de pesca el chumiador tenía que preparar las “cubas” (viveros) donde se iba a depositar la carnada, estas “cubas” tenían luz en su interior y circulación de agua para

²²*Squid*: la traducción del inglés es “calamar”; es precisamente por ser similar a un calamar como carnada, de ahí la importancia de utilizar este tipo de anzuelo; los pescadores le llaman a éste *escuit*

²³ Los pescadores se refieren a la caña de pescar como *palo*, así que cuando se habla de dos, tres, cuatro palos se refieren a la utilización de esas cañas de pescar con un solo anzuelo.

Pesca de vara con dos palos



mantenerla oxigenada y limpia. Era de gran importancia que estuvieran en condiciones óptimas para que, en el momento en que fuera depositada la carnada, no sufriera cambios bruscos y se adaptara a las nuevas condiciones, lo que permitiría conservarla viva el mayor tiempo posible.

Una vez establecidos en la zona de pesca de la carnada, el técnico dirigía las maniobras de captura que se iniciaban con la localización de los cardúmenes de sardina o anchoveta; en el momento en que era observada la mancha,²⁴ se bajaban las dos pangas de cubierta, una de ellas con la red a bordo y la segunda, de menor tamaño, servía de apoyo y sostén de uno de los extremos de la red. Al bajar las embarcaciones con sus tripulantes por estribor (lado derecho del barco), se ayudaban con la *pluma*²⁵ que permitía mover las pangas en cubierta y realizar esta maniobra.

En el momento que se ubicaba la mancha que se iba a capturar, las pangas se colocaban listas para iniciar el *lance*,²⁶ cuando la corrida del cardumen era apropiada se comenzaba a largar.²⁷ La panga más pequeña sostenía una punta de la red, mientras que la otra iba largando hasta formar un semicírculo al momento de juntar ambos extremos. Al centro quedaba atrapada la carnada, los pescadores que iban en la panga que traían la red comenzaban a “cobrar” (subir la red) hasta tener completamente encerrada la carnada, que se mantenía en el agua hasta que el barco se juntara a la panga grande; entre ambas puntas se conservaba al centro la bolsa donde estaba la carnada, con apoyo de unas tablas que se colocaban, perpendicularmente, entre las dos pangas (figura 4).

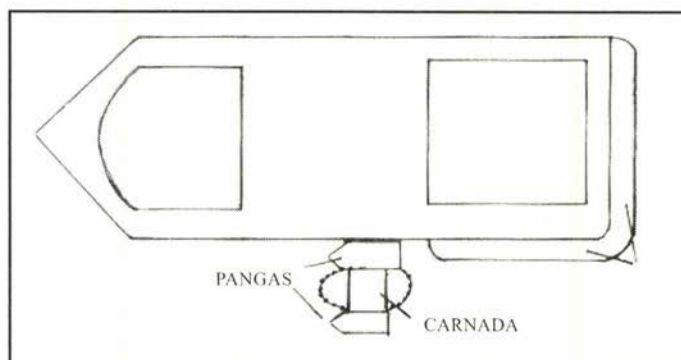
²⁴Cuando algunos de los pelágicos se desplazan en grandes volúmenes sobre la superficie, producen tonalidades distintas en el mar o bien producen algunos efectos distintivos en las áreas por donde se desplazan, a estas diferencias visuales en el mar los pescadores le denominan *mancha*.

²⁵La *pluma principal* trae colocada en la punta la pasteca (polea) que se utiliza para subir la red al barco principalmente.

²⁶*Lance*: es el momento en que inicia la maniobra de captura —de la carnada en este caso— al soltar el pangón que trae uno de los extremos de la red de cerco.

²⁷En las pesquerías de red de cerco se le llama *largar* al momento en que se suelta el pangón con una de las puntas de la red, iniciando con esto la captura de los cardúmenes.

Figura 4
Maniobra de traslado de la carnada al barco



En el momento en que se juntaba la panga al barco por babor —lado izquierdo— se comenzaba a subir la carnada con la ayuda de un *scoop*²⁸ y se depositaba de inmediato en los viveros, esto lo repetían una y otra vez hasta pasar toda la carnada capturada. A partir de ese momento, el cebador era responsable de la alimentación y limpieza de la carnada, evitando que se golpeará en el interior, ya que esto provocaba el desprendimiento de la escama y la desprotección de la carnada acelerando su muerte. La sardina se alimentaba con carne de barrilete molida, que el cebador preparaba utilizando un molino manual colocado en la cercanía de los viveros; los horarios de alimentación los establecía el chumiador quien observaba el comportamiento de la carnada durante el trayecto de navegación a la zona de captura.

En los primeros años en que participaron los pescadores ensenadenses, las capturas se realizaban en las cercanías de las costas californianas y bajacalifornianas; los viajes tenían una duración de ~~ent~~ diez y treinta días. /

²⁸*Scoop*: es un aro con una red que forma un embudo cuya parte inferior se halla abierta y en cuyas puntas hay pequeñas anillas por donde atraviesa un cabo para abrirlo y cerrar aquélla.

Nuevamente el técnico de pesca era quien definía cuál sería el rumbo de navegación y cuál la zona posible de pesca, estas decisiones estaban íntimamente relacionadas con la experiencia que se había adquirido después de trabajar en todas las etapas del proceso de captura y en el aprendizaje práctico con otros capitanes y pescadores experimentados.

Al llegar a la zona elegida, el técnico se subía a la cofa para iniciar la búsqueda de alguno de los elementos con los que se asocia el atún, como son las brisas, palos, delfines.²⁹ Al momento de ser localizado, dirigía la embarcación al lugar y el cebador comenzaba a lanzar la carnada viva para atraer los atunes. Momentos antes el técnico avisaba a la tripulación que se alistara para la pesca, cada uno se ponía su equipo de trabajo —botas de hule, casco, capuchón, el peto o defensa³⁰ y su juego de anzuelos, también su caña o vara, y se colocaba en las racas—, mientras el cebador lanzaba constantemente la carnada a los cardúmenes de atún.

Una vez que el atún estaba junto al barco se probaba cuál era su comportamiento y tamaño, ya que de ello dependía el tipo de anzuelo y caña a utilizar, esto es, si los atunes “estaban hambreados y mordían todo lo que cayera al agua”, se trabajaba con el *squid* que, al momento de golpear con el agua, producía un sonido que atraía al atún, éste al morder quedaba atrapado e inmediatamente era jalado por el pescador. Si el atún no estaba picando, se colocaba en el anzuelo una sardina viva que se tomaba de un pequeño vivero que el barco lleva en la guarda y se lanzaba al mar; de esta forma se atraía al atún a “morder el anzuelo”.

Otro factor que influía era el tamaño y, junto con ello, el peso que tuviera cada ejemplar ya que la maniobra se realizaba únicamente con el esfuerzo físico de cada pescador, capturando el

²⁹ Guillermo Compeán escribe sobre la clasificación básica de los objetos que se buscan en el mar para la pesca de atún: están la “*Brisa*, que serían aquellos cardúmenes formados sólo por atunes y que podrían incluir a otras especies como el barrilete; *delfines*, que serían los cardúmenes asociados y mamíferos marinos vivos; y *palos*, que serían los cardúmenes asociados a objetos inanimados, donde se incluirían aquellos asociados y ballenas muertas o vivas y a tiburón ballena”, en *Panorama atunero*, México, año 2, núm. 9, 1987.

³⁰ *Peto o defensa* que se coloca en la cintura el pescador atunero de vara, lo utiliza para protegerse y colocar la vara en el momento de la captura.

atún ejemplar por ejemplar. Si el tamaño sobrepasaba el esfuerzo de un solo hombre, se utilizaban anzuelos de dos, tres y hasta de cuatro palos por ejemplar, esto es, participaban igual cantidad de pescadores, ya que un solo atún podía pesar hasta 150 kilogramos.

Todo el proceso de trabajo aquí descrito fue aprendido por los pescadores ensenadenses durante sus primeros viajes como pavos en las embarcaciones estadounidenses. Durante el viaje era muy importante el observar cada uno de los movimientos y “trucos” o “mañas” que cada miembro de la tripulación tenía para realizar el trabajo.

De esta manera se efectuaba la captura logrando atrapar en una maniobra dos, cuatro, ocho, diez y hasta veinte toneladas, donde todos los miembros de la tripulación participaban, lo que requería de un gran esfuerzo físico tanto de los pescadores como del chumiador, ya que éste no dejaba de lanzar la carnada para que los atunes no se separaran de la embarcación.

Una vez realizada la captura, los pescadores guardaban su equipo para continuar con la siguiente parte del proceso, que consistía en acomodar el pescado; en este trabajo se daba la participación de toda la tripulación: unos impulsando el pescado por los canales que se colocaban desde la cubierta hasta las bodegas, otros preparando el hielo para el pescado, que se almacenaba colocando sucesivamente una “tanda” o capa de pescado y encima otra de hielo.

Cabe mencionar que en los primeros años de esta pesquería, para la conservación se utilizaba hielo en barras, los pescadores lo molían desbaratándolo primero con un marro y, posteriormente, con un tridente lo picaban en trozos más pequeños. Años más tarde se utilizó el hielo molido que era depositado en la embarcación por medio de mangueras, lo cual facilitó esta parte del proceso. Una vez enhielado el pescado se dejaba todo el equipo listo para el día siguiente, finalmente, los pescadores se retiraban a ocupar sus respectivos puestos de trabajo y guardias. Si durante ese mismo día aún existían condiciones para efectuar una nueva búsqueda de cardúmenes de atún, se llevaba a cabo el mismo proceso. Por la noche, en muchas ocasiones, los pescadores tenían irritaciones en la piel que controlaban untándose talco. Éstas eran producidas por el agua salada y el sol.

Debido a la poca capacidad y autonomía de estas

embarcaciones, los viajes que se realizaban por aquellos años (1940-1950) se prolongaban entre 18 y 25 días. Además, existía la posibilidad de que se encontrara gran abundancia de los cardúmenes de atún, lo que permitía realizar viajes más cortos.

Los pescadores ensenadenses trabajaban en la flota atunera californiana desde finales de los años treinta; fueron los primeros grupos de mexicanos que migraron a Estados Unidos para incorporarse a esa pesquería. Años antes se había presentado este fenómeno debido al auge de la sardina y a la abundancia de este recurso en las cercanías de las costas californianas, por lo que algunos grupos familiares migraron incorporándose tanto al proceso de captura como al de industrialización. En el caso de los de atún la participación de los pescadores ensenadenses sólo se presentó en el proceso de captura.

En los primeros años el número de pescadores que “pasaron al otro lado” fue reducido, como comenta José “Joe” Campos; sin embargo, a mediados de la década de los cuarenta se fue incrementando el número de los que se incorporaron a la flota de California. Aquí es cuando llegan los hermanos Nuza y Peralta, quienes se enfrentaron a un doble aprendizaje: el primero fue el idioma inglés para comunicarse con los miembros de la tripulación, y el segundo, el proceso de trabajo. Es común que viejos pescadores hablen inglés y se refieran a los equipos de trabajo y zonas de captura en ese idioma. A ellos no sólo se les otorgaron permisos para permanecer en la Unión Americana sino que se les brindó la facilidad de obtener la nacionalidad.

Al segundo grupo de pescadores las condiciones les fueron menos difíciles, ya que el conocimiento les había sido transmitido principalmente por el primer grupo. Ello les permitió poder entender cada parte del proceso con mayor rapidez, a esto hay que sumarle los cambios tecnológicos que se iban presentando en las embarcaciones, tanto para los sistemas de refrigeración como en los de navegación, lo cual trajo consigo un incremento en la autonomía de la embarcación y una mejor conservación de las capturas realizadas.

Conforme se desarrolla la pesquería se incrementa el número de días a bordo. Elemento importante que constituye una distinción más a considerar para diferenciar las condiciones de trabajo en que se incorporaron los primeros pescadores ensenadenses a fines

de los años treinta y aquellos que lo hicieron en la década siguiente. Esta situación continuará incrementándose conforme se tecnifica el proceso de trabajo en las embarcaciones, afectando no sólo a los pescadores, sino también a sus familiares.

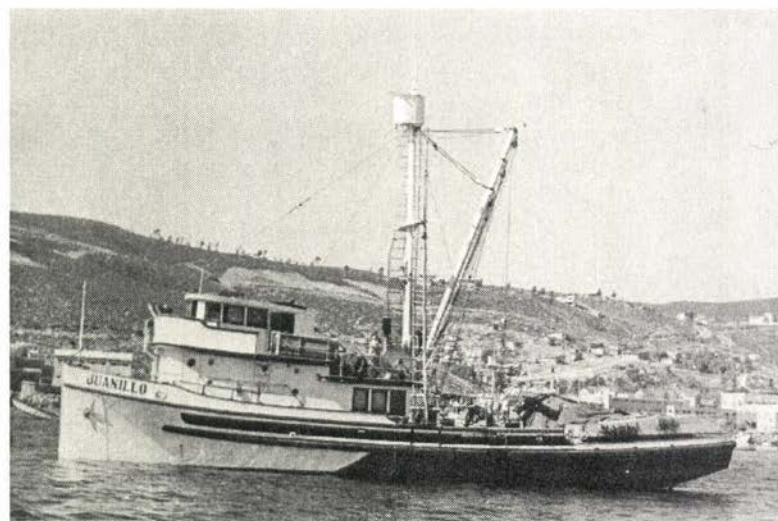
Durante la década de los cuarenta los pescadores ensenadenses tenían que trasladarse a los puertos de California para abordar las embarcaciones en las que saldrían a pescar. En ese tiempo recibían su pago en dólares, la compañía propietaria de la embarcación pagaba un adelanto al salir para que dejaran efectivo a la familia y otorgaban préstamos para el consumo durante el viaje. Al momento de llegar se le descontaban los préstamos otorgados durante el mismo.³¹

Los primeros pescadores de atún en Ensenada comentaban que había viajes en los que podían ganar entre los dos mil y tres mil dólares, el documento del capitán Nuza —del segundo grupo de pescadores— muestra cómo los sueldos que se percibían oscilaban entre esas cantidades y los viajes duraban, en promedio, 20 días, lo que nos permite conocer por qué la pesca del atún adquiere importancia desde sus inicios, ya que se podía obtener entre los 80 y 120 dólares diarios, siempre y cuando se efectuara una buena captura.

Mientras los pescadores mexicanos migraban a Estados Unidos para incorporarse a la pesca del atún, en Ensenada ya se habían instalado las plantas empacadoras; una en El Sauzal, Pesquera del Pacífico, y en Ensenada, La Industrial, ambas dedicadas a la sardina que se encontraba en grandes cantidades en las cercanías al puerto. Hasta 1945, aún no se realizaba el procesado del atún. Sin embargo, el capitán José Duarte comentó que:

En el barco sardinero del general Rodríguez (el “Juanillo”) al finalizar la “temporada de la sardina” se cambiaba la red sardinera y se le ponía una red para la pesca de atún y de esta forma se realizaban las capturas de este recurso en la cercanías de Ensenada, por lo que se puede considerar al “Juanillo” el primer barco atunero de red de cerco en Ensenada.

³¹ Entrevista con el capitán Gilberto Nuza, quien cuenta con una serie de documentos que muestran las formas de pago y cantidades que recibían los viejos pescadores atuneros mexicanos que pescaban en embarcaciones estadounidenses.



Juanillo

El atún que se capturaba en el “Juanillo” no se procesaba en Ensenada, ya que en esos años no se contaba con el equipo necesario para su industrialización, por tal razón, las capturas se enviaban a Estados Unidos³² (Gaspar “el Chivo” Devis, 1995).

Desde la segunda mitad de la década de los cuarenta hasta finales de los cincuenta las formas de trabajo se fueron desarrollando de manera similar, aunque ya para la segunda década los pescadores eran reconocidos por su trabajo calificado para el atún, logrando ocupar los puestos de cebadores, maquinista y los lugares más importantes en las racas.

Con la incorporación de nuevas tecnologías a la embarcación en los sistemas de propulsión, conservación y navegación, así como con el aumento en la capacidad de bodega del barco se realizaban viajes más largos, pasando de la pesca cercana a las costas californianas, a viajes que se efectuaban a las costas de Panamá,

³²Entrevista del autor con Gaspar “el Chivo” Devis, trabajador de la empacadora de pescado Pesquera del Pacífico durante las primeras décadas de actividad.

Costa Rica y Perú. Esto fue posible, como ya se mencionó, al avanzar en las formas de conservación, lo que permitió mantener en buen estado el producto desde Panamá, Perú, Galápagos, hasta los puertos de San Pedro y San Diego en California.

Entre los años cuarenta y principios de los cincuenta, se instalaron tanto en el puerto de Ensenada como en El Sauzal, tres plantas empacadoras de sardina. La primera en El Sauzal, en 1927, con el nombre de Nacional de Productos Marinos que, posteriormente, se denominaría Pesquera del Pacífico como ya se mencionó. Para 1933 se instaló en Ensenada lo que sería la primera empacadora del puerto; La Industrial de Ensenada. En 1948, a escasos 100 metros de distancia, se pone en operación la empresa propiedad del general Rodríguez y, para 1953, en el terreno contiguo se instala la empacadora Galicia propiedad de Antonio Paz, de origen español; estas tres empresas de Ensenada surgieron como empacadoras de sardina.

Después de cerca de 22 años en que los pescadores ensenadenses trabajaban con el atún en la flota estadounidense, y alrededor de 33 de ser instalada la empacadora en Cabo San Lucas, Ensenada no se había incorporado a esta pesquería, tal vez, por la abundancia de la sardina, el mercado y por la aceptación que ésta tenía en Estados Unidos, ya que ello implicaba la compra de maquinaria y de embarcaciones para este tipo de pesca.

Es en la misma década de los cincuenta cuando se inicia la transformación de la flota atunera de carnada viva a barcos de red de cerco, y fue importante en este proceso la participación de los pescadores ensenadenses. Ellos habían trabajado esta técnica en la captura de la sardina para la que se realizaba una maniobra similar a la del atún con red de cerco.

La participación de la flota atunera mexicana en esta pesquería era incipiente, ya que sólo se contaba con las embarcaciones que había comprado la Compañía de Productos Marinos de Cabo San Lucas en Baja California Sur, la cual se componía de los barcos: "Cabo San Lucas", "Cabo Tosco" y "Punta Redondo", embarcaciones con una capacidad de bodega de entre seis y ocho toneladas.³³

³³José M. Green, *op. cit.*, p. 43 y 49.

Durante el tiempo en que los pescadores atuneros ensenadenses se trasladaban a Estados Unidos para incorporarse a esa flota pesquera, recibían su pago en dólares al arribar a puerto —en San Diego o San Pedro, California— una vez entregada la captura. Al volver a Ensenada eran recibidos por familiares y amigos con quienes festejaban su regreso a casa después de una ausencia de 15 o 30 días.

Algunos pescadores llegaban a sus casas y dejaban una parte del dinero ganado mientras que otra la utilizaban en compartir o “festejar con los amigos” en bares y cantinas del puerto, había ocasiones en que llegaban de pescar y pagaban por cerrar las cantinas y que se quedaran algunos amigos y mujeres con ellos. En ocasiones en los mismos establecimientos mostraban a sus acompañantes y gente reunida en el lugar por qué estaban ahí, como lo comenta un pescador:

“El Muelas”, estaba en El Pescador [bar] con unas compas [mujeres] ahí, prendiendo los tabacos [cigarros] con billetes de cien pesos, ¡Sí!, prendía con el encendedor el billete y luego prendía el tabaco. Pinche compa, lo quiero ver la próxima semana, no se la va acabar, no se le van a parar ni las pinches moscas, y hasta el equipo [de trabajo] lo va andar vendiendo... pobre cabrón [...]

Otros, previendo malos tiempos, ahorraron y compraron algunas propiedades, construyeron sus viviendas, y continuaron trabajando en la pesca del atún.

Tiempo después, los barcos avituallados en Estados Unidos se trasladaban al Puerto de Ensenada a recoger a los pescadores mexicanos que formaban parte de la tripulación, así como para recibir el otorgamiento del permiso que les permitía pescar en aguas nacionales.

La transformación de los barcos atuneros de vara a red de cerco (*purse seiner*) se inicia a finales de los años cuarenta y principios de los cincuenta.³⁴ Este cambio fue de gran importancia

³⁴Victoria Chenaut menciona que en el año de 1957 es cuando se hace la primera conversión de barco de vara a barco de cerco.

para la pesca atunera ya que se podía realizar la captura de grandes volúmenes en un menor tiempo.

A los primeros pescadores atuneros ensenadenses que migraron a Estados Unidos les tocó vivir este proceso de transformación, el capitán Gilberto Nuza comenta al respecto que:

Uno de los primeros barcos atuneros de red de cerco en Estados Unidos fue el “Clipperton”, que anteriormente había sido de vara, se le colocaron dos *pawer block*³⁵ para el traslado de la red de proa a popa, en la parte donde antes se depositaba la carnada. Así se le colocaron la pasteca, la red de cerco y el pangón.³⁶

Cabe señalar que en estos primeros años no se utilizaban las lanchas rápidas.

Con la transformación de los primeros barcos atuneros de vara a de red de cerco, se marca un cambio importante en la pesca del atún en las costas del Pacífico —de Estados Unidos y México, principalmente—, esta idea fue retomada de la pesca de la sardina.

La transición de los barcos de vara a red de cerco —arte de pesca utilizada para la sardina— permitió que los mexicanos que ya conocían el trabajo tuvieran la oportunidad de ocupar puestos de técnicos, maquinistas y de pescadores-marineros.

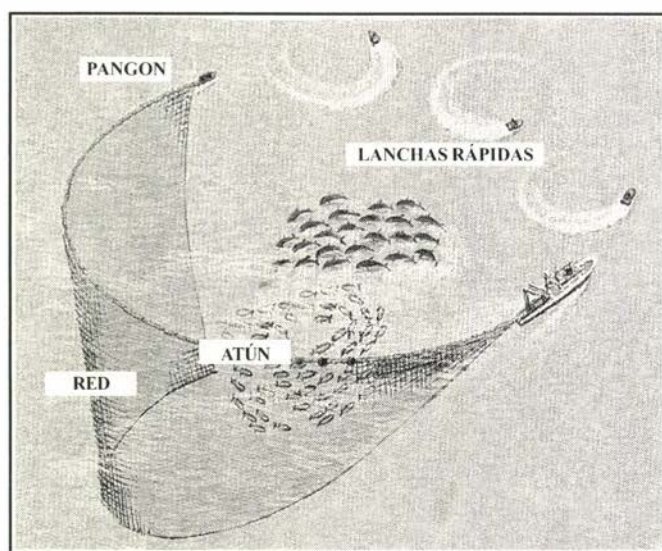
La captura del atún en barcos de red de cerco se realizó, al principio, de manera similar a la de la sardina, pero conforme fue aumentado el tamaño de las embarcaciones y con ello la capacidad de acarreo, se hizo necesaria la incorporación de nuevos elementos. Uno de éstos, fueron las lanchas rápidas, utilizadas para controlar el cardumen mientras se realizaba el lance y cubrir el espacio que queda entre el barco y el pangón (ver figura 5).

En la medida en que iba aumentando la capacidad de acarreo de las embarcaciones, aumentó también el tamaño de la red, es decir, que el momento de largar (soltar el pangón) y el de juntarse nuevamente el barco y el pangón se prolongaba más tiempo que en las embarcaciones pequeñas. Esto impulsó la necesidad de

³⁵ *Pawer block*: polea o malacate motriz.

³⁶ Esto forma parte de una serie de entrevistas realizada por el autor con el capitán Gilberto Nuza en distintos momentos de la investigación.

Figura 5
Maniobra de captura de atún en barco de red de cerco



incorporar más lanchas rápidas para cubrir los espacios entre ambos extremos de la red. A su vez, se generó una mayor autonomía de la embarcación al contar con más espacio para el almacenamiento de combustible y alimentos, de tal forma que de 18 o 30 días que duraban los viajes en las de vara ahora se prolongaban entre 45 y 60 días.

De esta forma comenzó una tecnificación de la flota atunera, lo que trajo consigo una segunda etapa que se presenta a finales de los cuarenta con la compra de las embarcaciones a Estados Unidos; estaban siendo desplazadas por la nueva flota de red de cerco. José "Joe" Campos, uno de los primeros pescadores atuneros de Ensenada, comenta: "el señor Sima compró el barco atunero 'Todos Santos', entre 1947 y 1948, éste viene a ser el primer barco atunero mexicano". Años más tarde se adquirieron el "Tesoro del Mar", y el "Princesa", de 160 toneladas, y el "Elena" de 180, todos ellos barcos vareros.

Por otro lado, con la compra de estos barcos atuneros se abrió una nueva área de trabajo para la población porteña. Este tipo de embarcaciones equipadas y acondicionadas, así como los salarios que se otorgaban dieron lugar a que la pesquería del atún fuera, desde sus inicios, de mayor estatus que la de sardina o la ribereña. Esto debido a las características propias de una embarcación atunera, además de que el ingreso económico era sustancialmente mejor.

En esta nueva flota atunera mexicana de red de cerco participaron también pescadores extranjeros ocupando, por lo general, los puestos principales de la embarcación como técnico de pesca, maquinista y winchero, sin embargo, los mexicanos también lograron tener puestos importantes.

Con el pasar de los años se fueron incorporando a las embarcaciones *purse seiner*, nuevos elementos y equipos más tecnificados, tanto en los sistemas de navegación, refrigeración y maquinaria, como en lo que se refiere a los equipos para las maniobras de captura, como se verá mas adelante. Para los años sesenta la industria atunera cuenta ya con embarcaciones e infraestructura para el atraque y descarga, transporte e industrialización del atún en empacadoras tanto del puerto de Ensenada como en El Sauzal.

Con la instalación de nuevas empacadoras se incrementó la

capacidad de acarreo; siendo las primeras embarcaciones (de vara) que se incorporaron a México de fabricación estadounidense, posteriormente se comprarían en Polonia y España.

Al nuevo sector de pescadores atuneros se incorporó, con el tiempo, otro grupo de trabajadores que no conocían el oficio. En sus primeros viajes tenían la oportunidad para embarcarse como pavos o aprendices, y aun cuando no recibían pago alguno, el tiempo invertido les garantizaba aprender el oficio y formar, en el futuro, parte de ese nuevo sector.

El proceso de trabajo en estas nuevas embarcaciones sufrió algunas modificaciones, pues con la incorporación de sistemas de navegación y refrigeración, así como con la introducción de lanchas rápidas para facilitar las maniobras de captura, se agregó una división más al escalafón en la jerarquía de los pescadores atuneros.

Por otro lado, con estos nuevos elementos de trabajo ya no fue necesaria la búsqueda de cardúmenes para carnada. Sin embargo, la localización de los de atún continúa realizándose a través de la búsqueda de los diferentes elementos con los que se le asocia: delfines, aves, palos y brisas.³⁷ Para ello se subía a la cofa, es decir a la parte más alta de la embarcación, para ampliar el radio de visibilidad; una vez localizados estos elementos por el buscador, se le comunicaba al técnico de pesca para que observara y disertara si era conveniente o no realizar el lance.

Cuando se consideraba que la mancha era apropiada por su tamaño y por el tipo de atún, desde la cofa el técnico de pesca dirigía toda la maniobra y ordenaba que la tripulación se preparara para iniciar el lance. Los lancheros, el panguero y su ayudante ocupaban sus puestos, las lanchas rápidas estaban numeradas y cada piloto recibía las órdenes del técnico por medio de un radio transmisor.

La función de éstos era la de rodear el cardumen de atún, impidiendo que se separara; es por ello que antes de que el barco llegara cerca de la mancha, se bajaba cada lancha con su respectivo tripulante por estribor y en el momento de tocar el mar, se encendía el motor fuera de borda y, a toda velocidad, se dirigía a su objetivo.

³⁷Guillermo Compeán, *op. cit.*

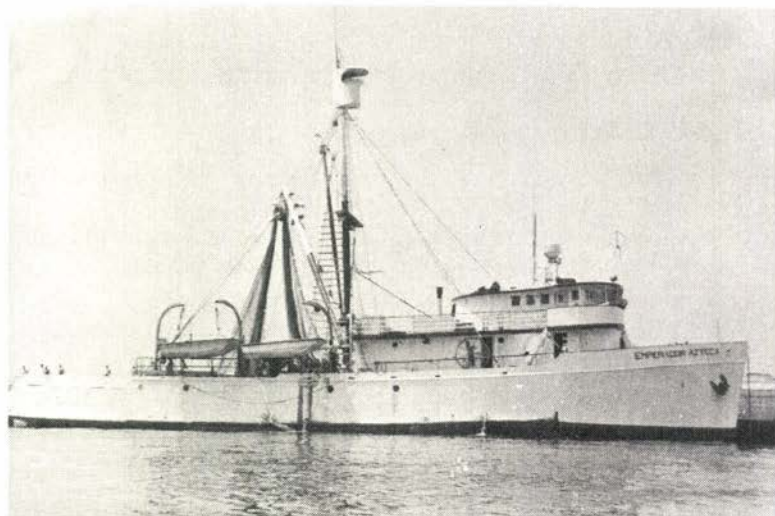
Una vez que el barco ya se encontraba en el lugar apropiado, el técnico de pesca ordenaba soltar el pangón, que traía consigo un extremo de la red y, en el momento de caer al mar, el panguero encendía el motor, inmediatamente se colocaba en sentido opuesto al barco para poder sostener la red que iba largando. De esta forma, se cercaba el cardumen de atún formando un semicírculo. En el momento en que el barco llegaba al pangón se juntaban ambos extremos de la red, el panguero y su ayudante entregaban la punta de la red, en la cual iba colocado un cable que, al unirse al winche, se jalaba y con ello se unían las anillas de la red. Con esta maniobra se cerraba la red hasta formar una bolsa donde quedaba encerrado el atún. Mientras esto sucedía, los lancheros subían al barco y se incorporaban a las maniobras de cubierta.

Una vez que la bolsa se había formado, el pangón se colocaba cerca del barco, el panguero y su ayudante sumergían un *scoop* entre el atún; posteriormente, con la ayuda de una de las plumas de la embarcación, se trasladaba el pescado al barco y se depositaba en las bodegas sin necesidad de acomodarlo. Las bodegas contenían agua con salmuera a una temperatura de 35 grados bajo cero, mientras tanto, en la cubierta la red se adujaba (acomodaba) y se lavaba el barco. Al panguero se le entregaba un cable para jalarlo y acomodar el pangón en popa. Finalmente, después de que se habían realizado las capturas necesarias, se regresaba al puerto para realizar las maniobras de descarga, las cuales se describirán más adelante.

De esta manera trabajaban los pescadores ensenadenses en los primeros barcos atuneros de red de cerco que se incorporaron a la flota pesquera mexicana a finales de la década de los sesenta, con el barco “Emperador azteca” a la cabeza y, en la primera mitad de los setenta, se tenían embarcaciones entre las 220, 300, 650 y 1 000 toneladas. Entre éstas se encontraban el “Calmex” y el “Quo vadis”, de 1 050 y 1 000 toneladas, respectivamente.

En el transcurso de los 33 años desde que los pescadores de Ensenada iniciaron su incorporación a la flota atunera californiana (Estados Unidos) en barcos de vara, se había presentado una serie de cambios tecnológicos en las embarcaciones vareras y en la nueva forma de pesca del atún con red de cerco.

Estos pescadores conocieron todo el proceso de trabajo de la pesca del atún en ambos tipos de captura, además contaban con el



"Emperador azteca"

conocimiento necesario para desempeñarse en cualquier puesto de trabajo a bordo.

Mientras tanto, a partir de los años treinta, la industria pesquera adquiere una gran importancia en el puerto, con la instalación de La Industrial de Ensenada, se incorporan trabajadores tanto en el proceso de enlatado como en las embarcaciones pesqueras (sardineras) dándose con esto la participación de un número considerable de obreros. El Sauzal contaba también con personal dedicado a la actividad pesquera, de hecho, en ese poblado se inicia primero el trabajo a nivel industrial, con la instalación de la planta procesadora de la potasa de sargazo y, en 1927, el enlatado de productos marinos.

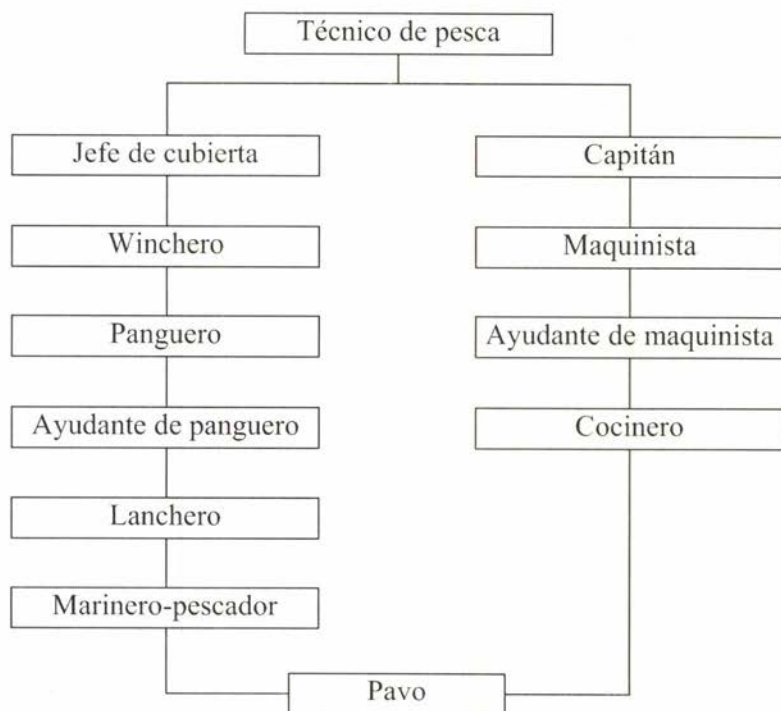
Es de estos dos asentamientos humanos de donde surgen los primeros grupos de pescadores atuneros, quienes llegada la década de los sesenta comienzan a participar en los barcos mexicanos que tenían como puerto base Ensenada.

A finales de los años sesenta se compra el primer barco atunero de red de cerco en México teniendo como puerto base Ensenada. En esta flota de reciente adquisición la tripulación se componía

básicamente de pescadores extranjeros quienes ocupaban los puestos principales en ambas líneas de jerarquías.

Aun cuando los pescadores mexicanos contaban con el conocimiento necesario en esta pesquería, nuevamente tuvieron que enfrentar esa lucha en contra de la descalificación de su trabajo, sin embargo, no pasaron muchos años para que mostraran a nuestros empresarios su capacidad productiva. Algo similar había sucedido con los pescadores sardineros en Baja California a final de los años veinte y la década de los treinta.³⁸

Jerarquía en barco atunero de red de cerco



³⁸Ochoa, *op. cit.*



Barcos atuneros de vara mexicanos. "Princesa" y "Tesoro del mar"

Esta primera flota atunera bajacaliforniana (ensenadense) estaba conformada por "barcos de vara" como el "Santa Isabel", "Stella Maris", "San Pedro", "San Juan", "Tesoro del mar", "Princesa" y "Portuguesa",³⁹ todas ellas embarcaciones con una capacidad de acarreo promedio de 150 toneladas. Uno de los cambios importantes que se presentaron en la flota fueron los sistemas de conservación que permitían realizar viajes más largos. En la construcción de los barcos se sustituyó la madera por el fierro y, sobre todo, los sistemas de navegación se perfeccionaron, permitiendo una mayor seguridad, a esto hay que añadir el desarrollo tecnológico de los motores, que brindaban una mayor velocidad.

La capacidad de los barcos de red de cerco durante esos primeros cinco años se mantuvo casi estable entre las 90 y 200 toneladas. Antes de que se iniciara esta pesca, la del atún se practicaba con carnada viva. Esta nueva forma de captura ya se había tratado de utilizar con redes de cerco elaboradas de algodón,

³⁹Medina Neri, *op. cit.*

pero se sustituyó debido a que el material resultó poco resistente para soportar la presión de los cardúmenes, además requería de mucho cuidado ya que no se podía quedar acumulado algún trozo de pescado en la red debido a que la grasa que soltaba, al descomponerse, pudría el hilo de algodón, volviendo incosteable la red.

Con el desarrollo de nuevos materiales de construcción de la red, como menciona Trevor Williams:

Hubo cambios importantes en las propias redes a medida que se empezó a disponer de fibras artificiales tan fuertes y resistentes como el nailon, el terylene y el polipropileno.⁴⁰

Por esos años los sistemas de conservación ya se habían desarrollado, sobre todo en los periodos de la guerra donde se hacía necesaria la transportación de productos alimentarios a grandes distancias en embarcaciones con sistemas de conservación apropiados.⁴¹ Éstos fueron incorporados a las embarcaciones permitiéndose, con ello, realizar viajes a mayores distancias, teniendo la certeza de la transportación del producto en buen estado desde el lugar de captura hasta el puerto de desembarque.

Otros cambios importantes que se presentan en la flota se realizan principalmente en cubierta, donde se desocupa el espacio de los viveros de la carnada en popa, así como el lugar de las pangas utilizadas para la pesca de la carnada, las racas también dejan de ser necesarias. En el lugar de la caseta y viveros se coloca la red y sobre ésta el pangón, en donde se ubican las pangas se instala el winche; se coloca el mástil de la cofa, la pluma con la pasteca en la punta y en el costado de babor se ubica el pastero y la pluma de las anillas.

Esta nueva técnica de pesca se vuelve menos selectiva que la de vara, con la que se capturaba únicamente atún, pues si bien es cierto que el lance se realizaba para esta captura, también es verdad

⁴⁰Trevor Williams, *Historia de la tecnología*, México, Siglo XXI, tomo 4, p. 149, 1987.

⁴¹Trevor Williams, *op. cit.*

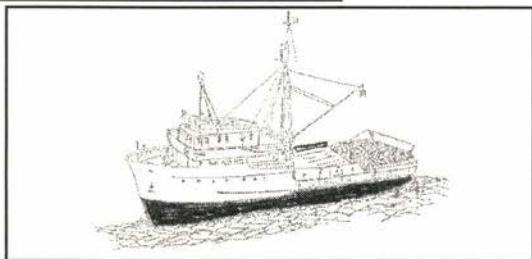
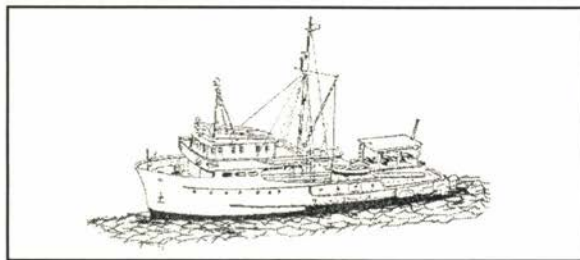
que la pesca de red de cerco, guarda todo lo que se encuentra cerca del atún y es susceptible de ser atrapado al momento de realizar la maniobra.

El primer barco atunero de red de cerco del puerto de Ensenada contaba ya con un equipo de lanchas rápidas. Para 1968 había siete barcos atuneros, seis de los cuales eran de “vara” y sólo uno “cerquero”, con esta flota se tenía una capacidad de bodega de 1 220 toneladas y se generó empleo para un promedio de 77 pescadores, quienes ocupaban los distintos puestos de trabajo de una embarcación atunera.

Con la flota atunera mexicana se presenta un cambio importante tanto para los pescadores como para sus familias, pues a la salida, los familiares despedían al pescador en el muelle permitiendo con ello compartir unas horas en el centro de trabajo, es decir, en el barco.

Esta situación genera un mayor acercamiento entre los familiares de los pescadores con la misma compañía en la que trabajaban; además de mayor contacto entre el hijo del pescador y su trabajo.

Barcos atuneros de vara y red de cerco



Los empresarios mexicanos, retomando la experiencia estadounidense, le ofrecían un adelanto o “avance” al pescador, que le servía para dejar a sus familiares un apoyo económico. Es bajo estas condiciones de trabajo que se incorporan los ensenadenses a la flota atunera mexicana de red de cerco.

En el momento en que se inicia la pesquería del atún en Baja California hasta los últimos años de la década de los sesenta, la manera como se conformaba la tripulación de una embarcación era similar, ocupando siempre los extranjeros los puestos clave. Podemos decir que los pescadores de Ensenada viven la misma historia que los sanluqueños, que Green (1993) desarrolla de manera amplia en su obra.

Sin embargo, hasta 1999, la flota atunera mexicana está compuesta por tripulación mexicana y extranjera (portugueses y españoles) ocupando estos últimos los puestos de mayor jerarquía, aunque, en menor medida hay mexicanos.

Los barcos atuneros que le siguieron al “Emperador azteca” tuvieron espacios más acogedores para los tripulantes, contaban además con mejores sistemas de navegación, comunicación y conservación del producto, permitiendo con esto la realización de los viajes con una mayor seguridad. Tenemos que agregar que en Ensenada se contaba ya con plantas procesadoras de atún que captaban parte de las capturas de la flota; otro porcentaje se trasladaba en fresco a Estados Unidos, o bien, los barcos se trasladaban a los puertos de California a descargar, avituallarse y regresar a Ensenada.

Los lugares de pesca eran los mismos que en la de vara, sin embargo, poco a poco se fueron desplazando más hacia el sur de México y del continente. A diferencia de la pesca de vara —donde la primer parte del proceso de trabajo era la captura de la carnada para cebar— con la técnica de red de cerco esto ya no era necesario, sin embargo, la búsqueda se realizaba de manera similar con lo que se orientaban sobre la presencia de los cardúmenes de atún.

Una vez localizado alguno de estos indicadores, el técnico de pesca —desde la cofa— daba indicaciones al capitán o navegador, al resto de la tripulación se le ordenaba alistarse. Para entonces los barcos ya contaban con equipo de lanchas rápidas, los piboteros, es decir sus tripulantes, y el panguero y su ayudante se subían al

pangón, éstos eran los primeros que se alistaban. Las lanchas rápidas eran pequeñas (de 7 pies de eslora), provistas de un motor fuera de borda y asiento para un solo pasajero; estaban numeradas según su posición. En las primeras embarcaciones se traían dos lanchas, su número fue mayor conforme aumentaba la capacidad de bodega de las embarcaciones.

Durante sus primeros años, la flota atunera mexicana se avituallaba en Estados Unidos, debido a la cercanía del puerto de San Diego y a que las mercancías, alimentos, equipo de trabajo y maquinaria ahí se obtenían. Al terminar regresaban al puerto de Ensenada para realizar los últimos arreglos y trámites propios de una embarcación.

En estos primeros años algunos de los pescadores mexicanos que trabajaban en la flota californiana, continuaban trasladándose para embarcarse. Sin embargo, ya para los setenta comienza el primer repunte de la industria atunera mexicana con la instalación de procesadoras. En aquellas que ya se encontraban establecidas en el puerto, como la Pesquera del Pacífico y Pesquera Peninsular, se instaló la maquinaria apropiada para el proceso de enlatado. Al mismo tiempo, se generó un incremento en el número de embarcaciones adquiridas en Estados Unidos. Se compraban algunas que por su antigüedad habían sido desplazadas por la nueva flota californiana. Por otra parte, el gobierno de México establece convenios con España y Polonia para la construcción de barcos atuneros. Éste fue uno de los impulsos que dio el gobierno en el periodo presidencial de Luis Echeverría.

Tan sólo en los tres primeros años de la década de los setenta se adquirió una flota de 15 barcos cerqueros entre las 220 y 650 toneladas de capacidad de bodega, haciendo un total de 5 304 toneladas. En esos momentos ya se contaba con la participación de cooperativas atuneras que adquirieron cinco de estos barcos, en su mayoría de fabricación estadounidense, con una antigüedad promedio de 14 años.

Con la participación del sector cooperativo se da oportunidad a los pescadores mexicanos de ocupar los puestos de trabajo más calificados, como el de técnico de pesca y maquinista, a su vez, se genera la competencia. Lo mismo sucedió con la flota del sector público, donde se incorporaron los pescadores mexicanos y se presenta una participación amplia de los ensenadenses logrando

“subir a los barcos a alrededor de 110 tripulantes; esto significa la incorporación de otras tantas familias. Los pescadores preparaban sus objetos personales que llevarían en el barco y su equipo de trabajo o “de agua”.

El día que zarpaban, sus familiares los despedían en el muelle, esto permitió un mayor acercamiento entre el grupo de familiares, dando lugar a una forma de relación más con el trabajo pesquero y con las embarcaciones. En las despedidas a los barcos se realizaban comidas u otro tipo de convivencia, a fin de hacer la despedida “menos difícil”.

Una vez que se sueltan las amarras, inicia una forma de vida distinta tanto para los pescadores como para los familiares, los primeros permanecerán durante el tiempo que dure el viaje en la embarcación, mientras los miembros en tierra se organizarán tratando de cubrir el lugar del familiar ausente, incluyéndolo en cada una de las actividades que se realizarán a pesar de que no esté ahí físicamente.

Mientras tanto, para el pescador la relación será distinta, ya que durante el viaje, el barco constituye el espacio en el que se



Los familiares al despedir a los pescadores. Comedor del barco atunero de red de cerco “Tungui”

realizan varias funciones: será la fábrica donde realizará su trabajo en el momento de la captura; el área donde tendrá que emplear su tiempo libre y, a la vez, también será su vivienda.⁴²

Antes de iniciar el viaje, cada pescador sabía cuáles serían sus tareas durante el trayecto, realizándose las guardias en el puente de mando, máquinas y cubierta durante las 24 horas, que se suspendían sólo al momento de iniciar la captura. Durante el traslado desde el puerto hasta el lugar elegido para efectuar la búsqueda de los cardúmenes de atún, se revisaría y repararía cada uno de los equipos, tanto de las máquinas, como los de cubierta; redes, winches, cables, motores de lanchas rápidas, pasteca, en fin todos y cada uno de los elementos que se utilizaban en el trabajo.

El paso de los días —antes de llegar al área de trabajo— transcurría para los pescadores casi en forma monótona, quienes consideran que la parte intensiva de su trabajo es la captura, sin embargo, el maquinista y sus ayudantes siempre están al tanto del sistema eléctrico y mecánico del barco. Otro grupo que trabaja continuamente es el de cocina. El cocinero es un elemento de gran importancia pues durante el viaje debe preparar una variedad de platillos sabrosos y reconfortantes.

Cuando ya se encontraban en la zona que el técnico de pesca había elegido para la captura, todos comenzaban a buscar en el

⁴²En este sentido V. Aubert y O. Arner, en su estudio de 1971, *El trabajo y su encuadre estructural: la integración de la situación y las relaciones laborales con la posición estructural en la sociedad*, comentan: “La diferencia más obvia entre el barco y la planta industrial es que el marino vive en su lugar de trabajo, entre sus colegas y sus superiores, y pasa la mayor parte del tiempo libre en el mismo lugar. El barco es una institución total, comparable en aspectos significativos con el hospital, el campo militar, la prisión, el claustro y la escuela de internos”.

Sobre este mismo concepto de institución total, Erving Goffman la define como: “La tendencia absorbente o totalizadora está simbolizada por los obstáculos que se oponen a la interacción social con el exterior y el éxodo de los miembros, y que suelen adquirir formas materiales: puertas cerradas, altos muros, alambres de púas, acantilados, ríos, bosques o puentes [...] las instituciones totales pueden clasificarse, a grandes rasgos en cinco grupos [...]

Corresponde a un cuarto grupo ciertas instituciones deliberadamente destinadas al mejor cumplimiento de una tarea de carácter laboral, y que sólo se justifica por estos fundamentos instrumentales: los cuarteles, barcos, las escuelas de internos [...]”.

horizonte alguno de los elementos que les orientaran sobre los cardúmenes de atún: brisas, palos y delfines.⁴³ Cuando van desplazándose estos cardúmenes provocan un oleaje distinto (brisa), más continuo, como si estuviera lloviendo sobre esa zona o bien los delfines que van saltando junto a los atunes. Esta búsqueda minuciosa requiere de una gran experiencia que sólo se adquiere con el trabajo continuo sobre este recurso pues significa, entre otras cosas, distinguir en la inmensidad del mar entre el oleaje natural y el provocado por el desplazamiento del atún.

Maniobra de captura. Barco de red de cerco



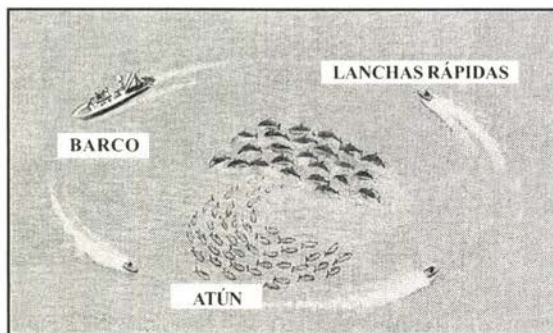
⁴³Guillermo Compeán, *op. cit.*

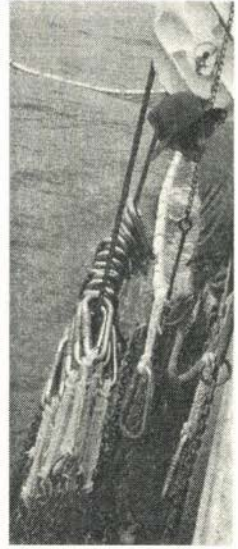
En el momento en que el “buscador” localizaba el elemento, se avisaba al técnico de pesca, y éste subía a la cofa para discernir si se realizaba la maniobra de captura o no. Si decidía llevarla a cabo, mandaban a alistar primeramente a los piboteros, una vez listos sobre las lanchas que se encontraban en cubierta, eran movidas con una de las plumas. Desde la cofa, el técnico ordenaba bajar las lanchas, a las cuales se les asignaba una tarea específica.

La función de las lanchas es semejante a la de un vaquero cuando va a encerrar el ganado: las rápidas se bajaban por estribor y, una vez en el mar, se desplazaban a toda velocidad hasta llegar al lugar donde estaban los cardúmenes de atún; esto permitía ubicar la “corrida” o la dirección en que se movía. Al acercarse, se comenzaba a girar sobre la mancha, evitando con ello ser trasladado a otro lugar. Los pilotos, mientras tanto, permanecían dando vueltas sobre el atún hasta que llegara el barco y, una vez que el técnico tenía ubicado al cardumen, ordenaba largar e iniciar el lance. En este momento caía el pangón al mar sosteniendo uno de los extremos de la red y conforme el barco se alejaba a toda velocidad iba dejando caer al mismo tiempo la red.

Al reducirse el espacio entre uno y otro punto de la red, los lancheros achicaban su campo de acción quedándose entre ambos puntos y haciendo pequeños círculos, provocando que el ruido de las lanchas impidiera que el atún se acercara al lugar donde aún no se encontraba la red y con ello lograr escapar (figura 6).

Figura 6
Maniobra de captura en barco de red de cerco





Anillas en el pastequero



Adujando la red

Fuente: Boletín de Información CASAMAR, 1992

El barco continuaba avanzando hasta llegar al pangón, en ese momento el panguero entregaba el cabecero al pescador que estaba esperando en la manga del barco, por babor; al entregarlo, el pangón se despegaba del barco y se trasladaba a estribor por donde se le entregaba un cabo que estaba sujeto al barco. La otra punta era atada al pangón para jalar al barco (el que quedaba al garete, ya que toda la tripulación estaba en cubierta para la maniobra de captura). Entre tanto el panguero estaría jalando el barco para que éste no se subiera a la red y con ello provocar una “enrolada” (que la red se enrede en la hélice del barco).

Ya que se tenía la punta de la red sostenida por el pangón, se unía al winche para comenzar a cobrar el cable que pasa por en medio de las anillas de la red, al estar jalándolo se unían cada una de las anillas. Mientras tanto el winchero continuaba cobrando hasta lograr tener las anillas sobre la superficie del mar y, con ello, asegurar la captura del atún. En el momento en que las anillas estaban “a flor de agua” se acomodaba la pluma de las mismas para comenzar a subir la red. Por su parte los lancheros, una vez que terminaban su labor principal, se acercaban al barco por estribor para subir las lanchas e incorporarse a las maniobras de cubierta. En el momento en que toda la tripulación se encontraban a bordo —con excepción del panguero y su ayudante— se comenzaba a adujar de la red.

Por el costado de babor se encontraba el cadenero mientras que por estribor el corchero, es decir, el que acomoda los corchos o flotadores y en la parte central estaban los pescadores adujando la red. Este trabajo lo realizaban juntando un tramo de la red que unían con un estrobo⁴⁴ y que era levantado por un gancho mientras un grupo de pescadores juntaban nuevamente la red con la ayuda del estrobo, al momento de soltar la parte que estaba levantada, ésta caía en cubierta y, poco a poco, se juntaba para acomodarla.

Con esta maniobra se iba “secando la bolsa”, es decir, se reducía el espacio donde se juntaba a los atunes capturados y en el mo-

⁴⁴El estrobo es un cabo unido de las puntas permitiendo con ello la posibilidad de jalar y subir objetos. En el momento de subir la red, los pescadores lo utilizan para unir partes del paño de la red y colocando alrededor de éste el estrobo que, al cruzarse, sujeta la red y permite jalarla.

mento en que estaba en la bolsa⁴⁵ el pangón dejaba de jalar al barco para trasladarse hasta ese lugar. Al momento de llegar el panguero y su ayudante colocaban el pangón paralelo al barco, quedando entre ambos el atún capturado. En el pangón se traía un *scoop* con un diámetro de dos metros aproximadamente, antes que comenzaran a subir el pescado, se colocaba en el costado parte de la red para realizar la maniobra sin dificultad.

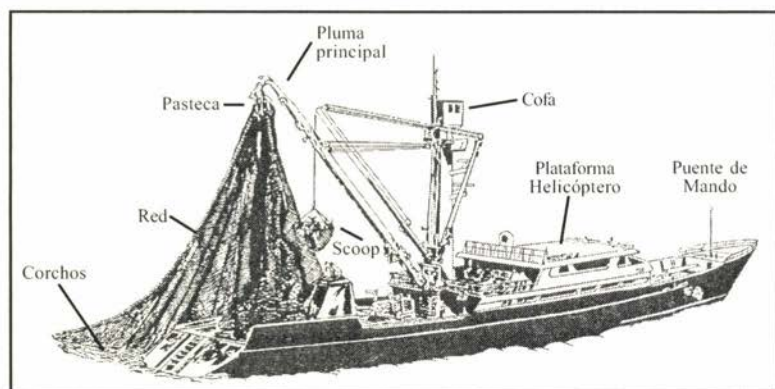
Mientras tanto en el barco se colocaban los canales por donde se deslizaría el pescado hasta las bodegas que estaban preparadas previamente con agua-salmuera, mientras el personal se distribuía en las cubiertas tanto en la principal como en la superior.

Una vez que todos los tripulantes estaban listos para comenzar a subir el atún, el panguero y su ayudante introducían el *scoop* entre la red y el atún, previamente enganchado con el cable de la pluma y, en cuanto se llenaba, era levantado y trasladado a cubierta. Desde el pangón se sujetaba el cabo que unía las anillas de la parte inferior de la red del *scoop*, en el momento en que el jefe de cubierta daba la orden de soltar, los pangueros aflojaban el cabo y, de esta forma, los atunes caían en los canales desliziéndose hasta las bodegas. Esta parte del proceso la repetían una y otra vez hasta terminar completamente el traslado del pescado capturado de la bolsa a las bodegas del barco, al finalizar esta parte del trabajo, se continuaba subiendo la red de la forma descrita anteriormente, en el momento en que se terminaba de adujar el pangón se acomodaba en popa por donde se le entregaba un cable al panguero para que lo enganchara al pangón y, de esta forma, subirlo nuevamente al barco y colocarlo sobre la red.

En el momento en que el pangón era colocado sobre la red se encontraba todo el equipo listo para participar nuevamente en otro lance, mientras tanto se realizaba la parte final del trabajo en cubierta superior, que consistía en lavar el barco para que estuvieran en condiciones óptimas todo el equipo y las áreas de trabajo. Toda esta maniobra la realizaban una y otra vez hasta completar la capacidad del barco aunque, en algunas ocasiones, esto no era posible por motivos diversos (avería de la máquina principal o del equipo de trabajo, mal tiempo, algún accidente de gravedad, etcétera).

⁴⁵Bolsa: parte de la red de cerco donde se acumula el pescado, misma que es elaborada con un paño (parte de red más grueso).

Maniobra de traslado del atún de la bolsa al barco (de red de cerco)



En los inicios de la pesca atunera ensenadense con embarcaciones de red de cerco la captura del atún se practicaba de la forma que acabamos de describir, los cambios en relación con la pesca de vara fueron notables como se pudo observar ya que a partir de esos años —fines de los sesenta y principios de los setenta— la flota atunera mexicana, y fundamentalmente la ensenadense, empezaría a desarrollarse tecnológicamente.

El recorrer los inicios de la industria atunera en México nos permite dar cuenta de cómo ésta surge ante la necesidad de abastecimiento de Estados Unidos, misma que llevó al establecimiento del sector pesquero en las costas bajacalifornianas.

La primera etapa de esta industria pesquera fue producto de la expansión de un sector de empresarios estadounidenses; un ejemplo de ello se observa en el sector de la pesca de sardina, abulón, langosta, camarón, atún y anchoveta.

Las formas de incorporación de los pescadores mexicanos se fueron presentando de manera similar en cada uno de los casos mencionados lo que trajo consigo, en un primer momento, un proceso de organización y lucha para lograr ocupar los puestos de mejor nivel dentro de la jerarquía en las embarcaciones para, posteriormente, contar con una flota atunera propia.

Algo importante de mencionar es el hecho de que los pescadores atuneros ensenadenses contaran con una experiencia previa en la pesca de la sardina, lo cual les permitió competir con los extranjeros en el momento de la transformación de las embarcaciones atuneras de vara, a barcos de red de cerco.

Todos estos cambios generados en la técnica de pesca del atún trajeron consigo transformaciones en las formas de organización del trabajo y, sobre todo, en las vidas tanto de los pescadores como en las de sus familias. A partir de estos cambios la pesca del atún se intensifica, incrementándose no sólo la capacidad de bodega del barco, sino también en su número; a su vez se propicia la instalación de plantas empacadoras de atún, lo que representó una alternativa más de empleo y, sobre todo, de reforzar esta nueva identidad del grupo.

II LÁRGALE

La pesca del atún en Ensenada, 1970-1990

El desarrollo de la industria atunera del país comienza con la compra de los primeros barcos atuneros, cuando ya era posible entregar las capturas a las empacadoras de Ensenada.

Entre 1965 y 1968 se mantuvo sin cambios una flota de cuatro barcos; en 1968, se incorporan tres con lo que había una capacidad de bodega total de 1 220 toneladas. En el año siguiente sólo se adquiere uno más y, en 1970, se compran dos más. Estos primeros diez barcos eran de fabricación estadounidense que, para 1970, tenían una antigüedad promedio de 25 años y sumaban una capacidad de bodega de 1 890 toneladas (cuadro 3). Así, los años transcurridos de 1965 a 1970 corresponden a lo que se considera la primera etapa de la flota atunera mexicana.

A partir de 1971 cambió la situación con los industriales atuneros estadounidenses, pues ya no se estaba sujeto únicamente a sus condiciones de compraventa. En ese año se establecen relaciones formales —que habían comenzado dos años antes— con los astilleros españoles, como lo señala Medina Neri: “el primero de los cinco barcos atuneros ordenados por el sector paraestatal, en septiembre de 1969, a los astilleros españoles Marítimos de Musel, SA, de Gijón, y Marítima de Axpe, SA, en Bilbao”.⁴⁶ Más adelante se describen algunos de los factores que influyeron en esta decisión por parte del sector pesquero mexicano:

⁴⁶ Héctor Medina Neri, *México en la pesca 1939-1976*, 1982.

Cuadro 3
Flota atunera puerto base Ensenada

1965			1968			1969			1970		
Barco	Ton	Nim. de tripulantes	Barco	Ton	Nim. de tripulantes	Barco	Ton	Nim. de tripulantes	Barco	Ton	Nim. de tripulantes
Santa Isabel	220	11	Emp. Azteca	320	11	Portuguesa	200	11	Vikingo II	270	11
Stella Maris	90	11	Tesoro del mar	200	11				Bonanza	200	11
San Pedro	100	11	Princesa	150	11						
San Juan	140	11									
Subtotal	4	550	3	670	33	1	200	11	2	470	22
Total	4	550	7	1220	77	8	1420	88	10	1890	110

Fuentes: Héctor Medina Neri, *México en la pesca 1939-1976*. Centro Regional de Investigación Pesquera de Ensenada.

La construcción se hizo en una época en que era difícil adquirir atuneros de cerco en Estados Unidos, debido a la gran demanda de embarcaciones por el incremento del consumo de atún en el mercado norteamericano. Además de una larga espera por turno en la construcción de barcos en los astilleros de Estados Unidos, había que hacer el pago en efectivo y con un adelanto en el pedido.

Dentro de esta situación aparecieron los financieros españoles ofreciendo a México un crédito a ocho años y precio por embarcación más abajo que la norteamericana.

Así, la industria atunera mexicana comienza su segunda etapa en 1971, al adquirir, por primera ocasión —desde 1965— embarcaciones construidas en un país distinto a Estados Unidos. Además, con esta compra inició un desarrollo tecnológico de la flota atunera mexicana ya que estos barcos fueron construidos específicamente para México, con una capacidad de bodega de 320 toneladas, superando a las estadounidenses que tenían entre 90 y 220 toneladas, con excepción del “Emperador azteca” —el más grande de la época— que podía albergar 320.

Con la incorporación de estos cuatro barcos españoles, la capacidad de bodega era de 1 600 toneladas, superada únicamente por las 270 de la flota estadounidense comprada durante la primer etapa y que, en conjunto, sumaba las 1 890 toneladas.

En este mismo año de 1971 continuó la adquisición de barcos atuneros a Estados Unidos, por parte del sector cooperativo que incorporó dos, uno de 220 y el otro de 300 toneladas, ambos con una antigüedad promedio de 20 años. Sin embargo, cabe mencionar que tan sólo en un año se superó en 113.22% la capacidad adquirida durante los primeros cinco años en que se empezó a formar la flota pesquera en Ensenada, pasando de 1 890 toneladas, en 1970, a 4 030, en 1971. También en este año se contó con el primer barco atunero de red de cerco, de 660 toneladas de capacidad de bodega, construido en España y que formaba parte de la flotilla que se fue incorporando en el transcurso de esa década.

En este momento de modernización de la flota atunera mexicana, la participación de los sectores cooperativo y público fue notable, ya que fueron los únicos que compraron barcos en 1971 mientras que el privado se mantuvo al margen durante todo ese año.

Para 1972 se incorporan tres embarcaciones más —una por sector—, sin embargo las características no fueron las mismas. Destaca la aparición, por primera vez dentro de las estadísticas de la flota atunera del país, de un barco con una capacidad de bodega superior a las 1 000 toneladas, el “Calmex” (de 1050 ton.), construido en España en 1971 y comprado por el sector privado en 1972. Éste, el primero de esa flota que, en la siguiente década, sería no sólo la más importante en número sino también por su desarrollo tecnológico.

Con estos tres barcos se incrementa a 6 400 toneladas la capacidad de bodega de las embarcaciones ensenadenses, esto tiene una relación estrecha con las capturas que empezarán a registrarse en ese tiempo, pasando de 7 010 toneladas, en 1970, a 10 682, en 1972, lo cual significó un incremento de 52.38% tan sólo en dos años. En 1973 se suman tres barcos más comprados en Estados Unidos con las mismas características que aquellos de la primera etapa.

El “Quo vadis” es el segundo barco de 1 000 toneladas que se incorpora a la flota mexicana y el primero con estas dimensiones comprado en Estados Unidos con una antigüedad de tan sólo cuatro años. Junto con él se compraron dos más de 350 toneladas.

En los dos años siguientes, Polonia se encargó de construir las embarcaciones atuneras para México. Durante ese tiempo se incorporan, como parte de la flota del sector cooperativo, seis barcos de 650 toneladas cada uno, los tres primeros entregados en 1975 y el resto, en 1976. Con ellos las cooperativas de Ensenada contaban con doce barcos atuneros que sumaban una capacidad de bodega de 6 000 toneladas. Por otro lado, mientras que el sector privado tenía 10 embarcaciones y una capacidad de 4 334 toneladas, el público había adquirido seis, cinco construidos en España y uno en Estados Unidos, con una capacidad de bodega de 2 500 toneladas.

Durante estos primeros seis años de la década de los setenta se compraron 24 barcos atuneros de red de cerco que representaron un total de 11 954 toneladas, las cuales se incorporaron a las 1 420 con las que se contaba en 1969. Esto significó que para 1976 había 31 embarcaciones atuneras y una capacidad de acarreo de 13 374 toneladas. Ésta es la segunda etapa de la flota atunera ensenadense (léase mexicana).

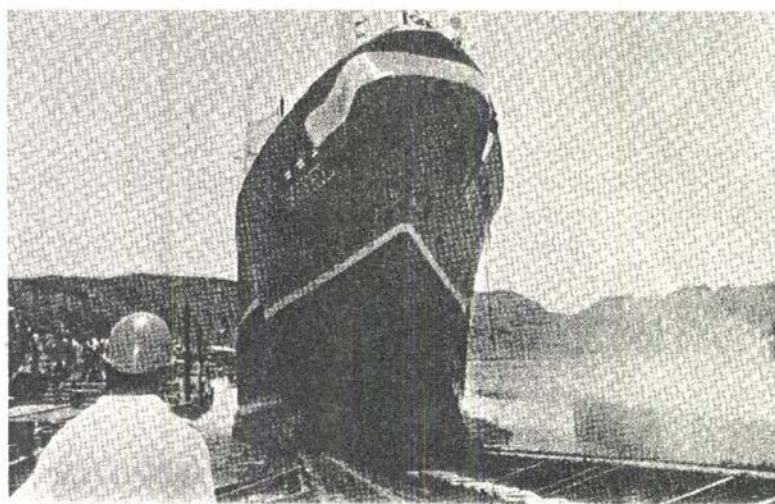
La tercera etapa comienza en 1976 con la construcción del

primer barco atunero de red de cerco en México —en los astilleros de Construcciones Navales de Guaymas, SA—, el “Cartadedeces” de 750 toneladas, botado el 11 de julio de 1976.

A partir de esta fecha comienza un programa dedicado a la construcción de barcos atuneros, tanto de red de cerco como de vara, que permitiría fortalecer esta industria en el país, al contar con una flota moderna en condiciones de abastecer al sector. Así, en 1976 el número de barcos se incrementó a 30 y se mantuvo más o menos estable durante los siguientes tres años, es decir hasta finales de la década de los setenta.

En la década de los setenta se construyeron, en los astilleros de Guaymas, los barcos de red de cerco del “Atún” —I al VIII— con una capacidad de bodega de 750 toneladas.

Después de mantener más o menos estable la flota atunera durante los últimos cuatro años de los setenta, para 1980 se presenta un repunte, pasando de 34 barcos, en 1979, a 51. A partir de este año y hasta 1986 suman 98 embarcaciones, año en que la flota llega a tener el máximo incremento de toda su historia.



Botadura del barco “Cartadedeces”

Desde luego, en este periodo también se incrementó la capacidad de bodega; durante los ochenta se incorporaron barcos de 1 200 y 1 400 toneladas como el “Nair” y el “Kukulcan”, el “Arko I” y “Arko II”, respectivamente. Con este tipo de embarcaciones se logró contar, para 1990, un total de 57 415 toneladas de capacidad de bodega.

Estas embarcaciones, construidas tanto en Estados Unidos como en México, contaron con los sistemas más modernos, como son los de navegación por satélite, de conservación del producto, los hidráulicos para las maniobras de cubierta así como espacios más amplios tanto en los dormitorios como en los lugares colectivos. Un cambio importante es la incorporación de un helicóptero para la búsqueda de los cardúmenes de atún.

Asimismo, el incremento de embarcaciones atuneras de red de cerco de gran tamaño generó una competencia entre ellas y, sobre todo, con las de menor capacidad de bodega. Este hecho entre el mismo sector pesquero (iniciativa privada, cooperativistas y paraestatales), se reflejaría en el mediano plazo, tanto en las capturas anuales de cada uno de los sectores como en las condiciones en que se realiza el trabajo.

El sector cooperativo fue el que recibió el golpe más fuerte —la mayoría de sus embarcaciones eran pequeñas— y tuvo que redoblar esfuerzos para lograr capturas rentables que le permitieran mantener su flota.

Estos avances también significaron un cambio para los trabajadores. Una capacidad menor a las 500 toneladas tiene una tripulación de 15 pescadores; entre las 500 y 1000 toneladas cuenta con 17 miembros; y una de más de 1 000 toneladas tiene 21 tripulantes. Así, el incremento de embarcaciones con capacidad mayor permitió la incorporación de un número importante de pescadores, si bien el desarrollo tecnológico disminuyó la proporción de trabajadores empleados por tonelada capturada.

Sin embargo, este incremento en la incorporación de pescadores a la nueva flota atunera, cambió a finales de la década de los ochenta, cuando se redujo el número de barcos de menor tonelaje mientras que la cantidad de los de mayor capacidad permaneció estable; esto significó un desplazamiento de fuerza de trabajo (cuadro 4).

Cuadro 4
Relación capacidad de bodega del barco/número de tripulantes

<i>Capacidad/ toneladas</i>	<i>Núm. de tripulantes</i>	<i>Capacidad/ toneladas</i>	<i>Núm. de tripulantes</i>
500	15	1 200	21
500	15		
Total: 1 000 ton	Total: 30	Total: 1 200 ton	Total: 21

Fuente: Datos tomados de documentos publicados por SEPESCA, sobre todo del libro *Pesquería mexicanas, estrategias para su administración*, México, 1987.

La salida al charco

¿Qué ha significado este desarrollo tecnológico de las embarcaciones atuneras de red de cerco en cuanto a la relaciones laborales? Pero, sobre todo, ¿qué ha representado para el pescador y su familia que viven este largo periodo de separación? 15

Si bien es cierto que desde que se compran los primeros barcos atuneros los familiares podían acompañar a los pescadores hasta que zarpara, durante estos años de gran desarrollo tecnológico aumentó la autonomía del barco, pasando de los 30 días que duraban los viajes de las primeras embarcaciones a 60 y hasta 90 días por trayecto de la flota moderna con capacidad para navegar sin tocar puerto.

Una vez que el barco es avituallado, se han hecho trámites correspondientes y se confirma la salida, el pescador y sus familiares viven un momento de gran intensidad, estarán separados por un tiempo prolongado, "hasta quién sabe cuándo".

El establecimiento de las compañías atuneras en Ensenada dio lugar a un tipo de relación entre los propietarios de los barcos, el

pescador y sus familiares. Esta situación ha generado, con el transcurso de los años, que los familiares entiendan y participen de esa relación.

Antes de salir, el pescador y la empresa establecen un acuerdo sobre los “adelantos” o “semanarios”, fundamentalmente fijan los montos y las personas a quienes se les ha de entregar el dinero que, según su jerarquía, será la cantidad. Los préstamos o adelantos se otorgan sobre el sueldo que el pescador obtenga cada vez que el barco regrese a puerto; y de las condiciones en se haya realizado el viaje dependerá cuál será el pago final.

Antes de zarpar, el pescador disfruta sus últimos días en tierra con los amigos y familiares. Su esposa e hijos tienen que cambiar sus actividades durante esos días, ya que procuran estar lo más cerca posible debido a que su separación será, en promedio, de treinta a noventa días, aun cuando siempre mantienen la esperanza de que se “tenga un buen viaje”, pues significa una reducción en el tiempo fuera de la casa.

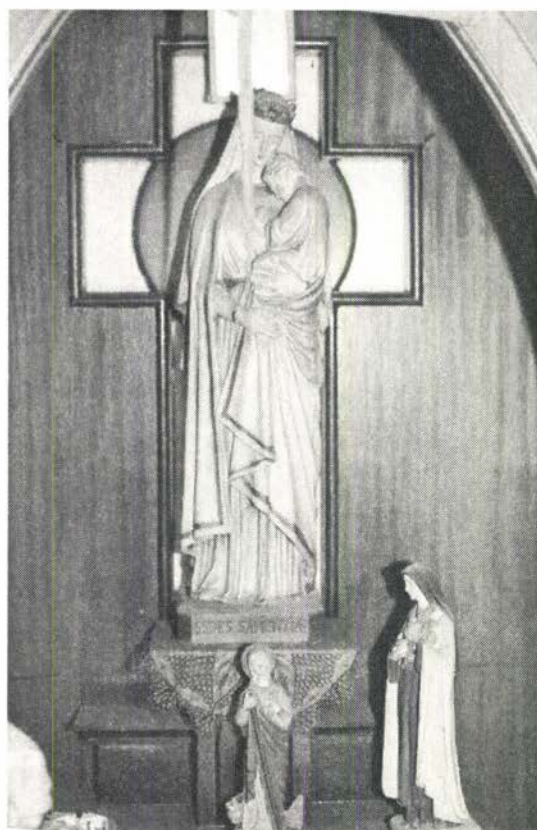
Una vez que se tiene la fecha y hora de salida, el pescador prepara los efectos personales que llevará al barco, además de su ropa y equipo de trabajo, una radiograbadora, casetes de su preferencia, revistas o libros. Es decir, el pescador sube al barco los objetos necesarios para hacer menos monótono el viaje.

En uno de los casos observados, la embarcación saldría por la tarde, entre las 14 y 16 horas, esto permitió que los familiares y amigos pudieran subir al barco; recorrieron desde el puente de mando, cuarto de máquinas, hasta cubierta interior y superior y, aquellos con espíritu más aventurero, subían hasta la cofa.

Además, visitaron los camarotes del pescador y el pequeño altar que cada barco tiene, espacio de gran importancia para cada uno de los tripulantes que, poco a poco, van creando y decorando con algunos objetos y santos a los que ellos “le tienen más fe”.

El logro de que los familiares suban se obtuvo con los barcos mexicanos, pues incluso en los últimos años, la entrada al recinto portuario se encuentra restringida tanto para los estibadores como para los miembros de otras tripulaciones pesqueras y turísticas.

Esta situación permite a los hijos ir conociendo el mundo de sus padres, es el primer acercamiento tangible con el mundo pesquero.



Altar en barco atunero de cerco. Fotografía tomada a la capilla del "Flamingo", poco antes de su hundimiento.

Cuando se da el aviso de salida, se hace presente un largo momento de silencio, los tripulantes que no son de Ensenada no tienen familiares, se van solos a algún lugar, mientras algunas esposas junto con sus hijos lloran cuando se sueltan las amarras y los pescadores le dan un largo "toque" a su cigarro como queriendo regresar las amarras. Todos dejan ver la incertidumbre en la que vivirán durante el tiempo que se "encuentren fuera"; a partir de ese momento las condiciones de riesgo en las que se encuentran son altas.

Las condiciones en las que se desarrolla el trabajo en una embarcación varían de acuerdo con la capacidad del barco. Los de red de cerco de 1 200 toneladas además de contar con equipo más desarrollado tecnológicamente puede almacenar más combustible incluso utilizar los tanques para el pescado como receptores del mismo. Esto da más autonomía al barco permitiendo prolongar la permanencia en altamar.

Durante el trayecto a la zona de captura —que puede ser toda la costa del Pacífico, de México a Centroamérica, de acuerdo con la distribución del atún tropical—, la tripulación realiza los últimos preparativos para el proceso: alista los motores de las lanchas rápidas, el pangón y todos los equipos para las maniobras, incluyendo el helicóptero y los sistemas de conservación. Si es necesario, se realiza alguna reparación.

En los barcos de red de cerco el trabajo de los pescadores se centra en la búsqueda de elementos con los que se asocia el atún. Si bien la técnica es similar en una embarcación grande que en una pequeña, la diferencia consiste en el número de lanchas rápidas y en el uso del helicóptero para buscar los cardúmenes; además de las dimensiones de la red y las capacidades de las bodegas.

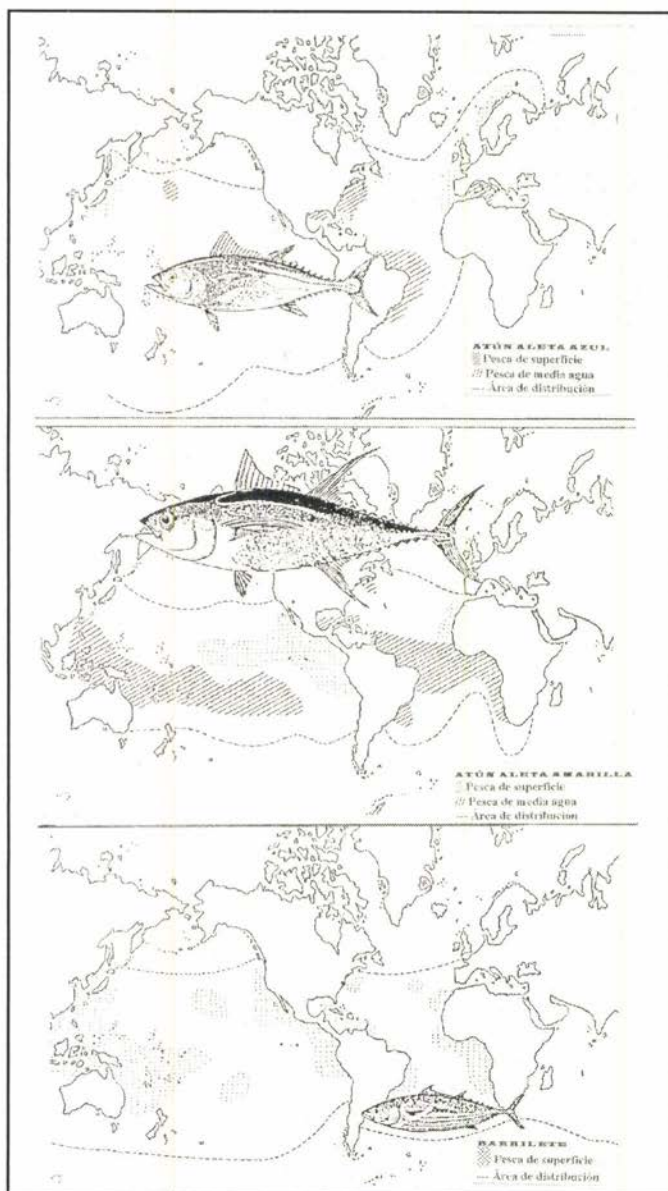
Con la incorporación de más lanchas rápidas y del helicóptero aumenta la tripulación, consideremos que los barcos llevan tres lanchas y los grandes cinco o seis, para realizar la captura de acuerdo con el tamaño de la red, que puede llegar a medir hasta 1700 metros de largo.

Con el helicóptero se incorporan a la tripulación dos miembros más: el piloto y el mecánico quienes, a diferencia del resto —que realiza distintas tareas— se dedicarán exclusivamente al aparato.

La inclusión de estos dos tripulantes es un claro ejemplo de los cambios en el desarrollo tecnológico de la flota atunera, donde ya no es necesario conocer el trabajo de la pesca para participar en él, implica, además, diferenciar entre la presencia los trabajadores de oficio (pescadores) y los profesionales (piloto y mecánico del helicóptero o ingeniero en refrigeración).

Sin embargo, con el crecimiento de las embarcaciones ocurren una serie de accidentes que anteriormente no se presentaban de manera frecuente o no existían.

Área de distribución del atún



Aunque la actividad cotidiana de un barco comienza, por lo general, de manera similar en uno que cuenta con helicóptero es distinto, sobre todo, al emprender la búsqueda de los cardúmenes. Aquí, los primeros que comienzan a trabajar son el mecánico y el piloto, quienes suben a la plataforma de la cubierta oficial a verificar que el helicóptero se encuentre en buenas condiciones mecánicas, revisan todo el equipo de trabajo entre el que se encuentran las herramientas de comunicación y los binoculares utilizados por el técnico de pesca para la búsqueda de los cardúmenes.

Una vez que el técnico de pesca define el lugar donde se realizará la búsqueda, el barco se detiene para poder realizar las maniobras de despegue; el piloto y el técnico suben al helicóptero, se colocan los cinturones y los audífonos de comunicación, mientras el mecánico estará también en la plataforma para soltar las amarras que sostienen fijo el helicóptero en el barco.

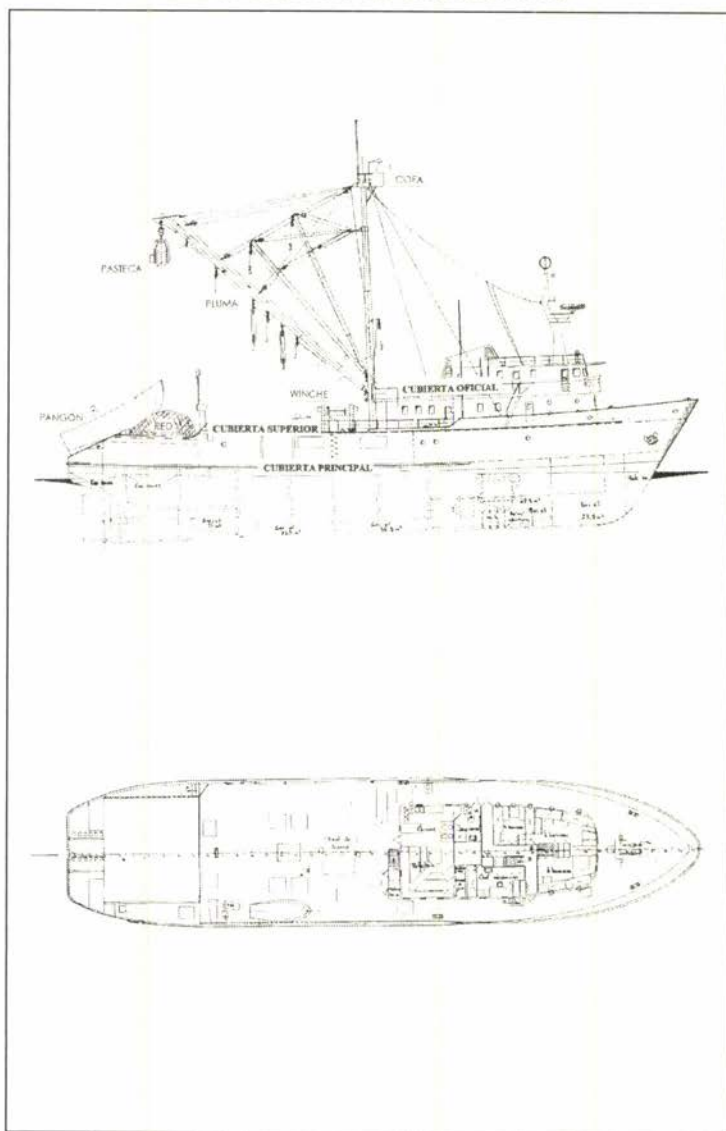
El momento de despegue es la primera parte del proceso de captura e implica un alto riesgo, tanto para quien suelta las amarras como para la tripulación del helicóptero, debido a que, en el momento en que comienzan a girar las hélices para despegar, el barco se encuentra en movimiento por el mismo oleaje, esto ha ocasionado que el que se ubica en la plataforma sea golpeado por la hélice. También “se han presentado casos en que la maniobra de despegue se realiza cuando hay mucha marejada”, provocando que el helicóptero no se equilibre en el momento del despegue, ocasionando que se ladee sobre la misma plataforma. También, por falta de control en el despegue —o el arribo al barco— algunos helicópteros se han caído.

Otros accidentes han ocurrido en pleno vuelo, principalmente por las condiciones en que se encuentran estos aparatos mecánicos, la mayoría adquiridos en Estados Unidos como productos de segunda o que han sido dados de baja en ese país por el número de horas de vuelo que tienen.

En los barcos chicos la búsqueda de los elementos con los que se asocia el atún se realiza con unos grandes binoculares que se colocan tanto en un costado del pasillo de cubierta oficial, como en el de la cofa.

Los “buscadores” se encargarán de localizar indicios de alguna mancha de atún. Una vez ubicada, se le comunica al técnico de pesca, para que dé las instrucciones según las características de la

Barco atunero de red de cerco



Fuente: Ateliers & Chantiers de La Manche, 1988

mancha, es decir, continuar con las siguientes partes del proceso, o bien, con la búsqueda. Para llegar a la cofa, algunos barcos tienen escalones de metal en la parte exterior de la “torre” que sostiene la cofa. Otros tienen las escaleras en la parte interna. El recorrido de los diez metros de altura que tiene la cofa se realiza sin equipo de seguridad.

Localizar los cardúmenes de atún desde la cofa, como se ha hecho tradicionalmente, tiene una gran desventaja en relación con los barcos que cuentan con helicóptero. Esto se debe, en gran medida, a la altura de la cofa, pues el radio de acción para realizar la búsqueda es menor; con el helicóptero éste se amplía por la altura que se alcanza y el desplazamiento es más rápido.

Una vez localizado el cardumen de atún, desde el helicóptero, el técnico de pesca avisa por radio a los pilotos de las lanchas rápidas que se preparen y da las instrucciones al capitán para que conduzca el barco hasta el lugar donde se encuentra el atún, en ese momento, toda la responsabilidad de realizar un trabajo coordinado y adecuado recae en él. Al aproximarse el barco al lugar donde está la mancha, ordena bajar las lanchas rápidas, mientras tanto, la velocidad del barco no disminuye para no perder tiempo. En esta maniobra han ocurrido graves accidentes donde pescadores han muerto, por intransigencia de los jefes de cubierta como comenta “el Chicle”:

[...] a mí me tocaba bajar a los piboteros [pilotos de las lanchas rápidas], el barco va corriendo como endiablado, el lanchero va colgado en la lancha por estribor entonces en ocasiones le ordenaban a uno soltarlos antes de que tocaran el agua, si los soltaba iban a salir volando porque estaban todavía en el aire, entonces uno le decía ¡aguanta, todavía no llega! y el otro terco ¡larga! ¡larga!, pero eso era prácticamente matar al chavalo.⁴⁷

En esta maniobra, donde el pescador está sujeto a la lancha con un cinturón, se corre un alto riesgo.

⁴⁷ Entrevista realizada por el autor con Guillermo “el Chicle” Gallardo, viejo pescador atunero, miembro del Barrio de la Aduana.

Antes de que las embarcaciones contaran con helicóptero, los lancheros eran los primeros miembros de la tripulación que trabajaban fuera del barco en pequeñas lanchas de aluminio o fibra de vidrio. En el momento en que tocan el mar se despegan del barco a toda velocidad (con sus potentes motores fuera de borda de 75 o 100 caballos de fuerza) hasta dirigirse al lugar donde se encuentra el atún. En el trayecto se ven “volar” las lanchas sobre las olas, haciendo más peligroso el trabajo. Con la intención de realizar la maniobra más rápida se deja caer a los lancheros cuando el barco va en movimiento lo que representa otro riesgo; han ocurrido accidentes donde las lanchas golpean con el barco o no caen adecuadamente en el mar, hundiéndose y, en algunos casos, el lanchero no puede soltarse del cinturón de seguridad. Beny comenta un accidente que vivió en este tipo de maniobra:

Una vez cuando estaba bajando la lancha no caí bien y se clavó, y ahí voy junto con ella para abajo, me alcancé a soltar [...] pero yo me agarré a la panga porque el barco iba pasando arriba de mí [...] yo iba pa' abajo junto con la lancha pero, si la soltaba, el barco me agarraba [...] nomás me pasó el barco y me solté [...] parecía que no iba a llegar arriba, se veía bien machín, y me faltaba mucho para salir a flote, me acuerdo que pataleaba y pataleaba hasta que la armé [...] pero estuvo bien grueso. Otros compas se han clavado así y ya no vuelves a saber de ellos.

Mientras los lancheros se adelantan al barco para alcanzar la mancha de atún y, de esta forma, golpean constantemente en el mar al “volar la lancha” sobre las olas y caer nuevamente al mar. Esto ocurre hasta que el barco está en condiciones de iniciar el lance, una vez que el técnico de pesca haya discernido sobre la características de la mancha.

En el momento en que se ordena largar, un pescador en cubierta será el encargado de soltar el pangón, donde se ubica el panguero y su ayudante, éste se halla sostenido al barco por un cable acerado que en la punta tiene un “perico”, con el que se une a otra punta similar que está en la cubierta del barco, ambas se unen por medio de un tornillo. Al largar, se desprende con un golpe que permite zafar esta pieza sin peligro de ser golpeado en el momento en que se suelta el cabo.

Sin embargo, se han presentado casos en que los pescadores, al ver que la pieza no logró desprenderse completamente y que tan sólo queda una pequeña parte de ésta, deciden hacerlo con el pie dando una “patada” al tornillo; al lograr desprenderse, el cabo bota sin control, debido a la presión que tiene al estar sosteniendo al pangón, esto ha ocasionado que algunos pescadores hayan sido alcanzados por el cable y, con ello, cortado la parte del cuerpo que éste les alcance.

Esta misma situación se vive cuando se realiza la maniobra de “cobrar” (subir) el cabo de las anillas ya sea en el momento de juntarlas o bien cuando se está secando la bolsa, el cabo se ha reventado saliendo sin control y golpeando a los pescadores que se encuentran en cubierta realizando la maniobra, “al pescador que toca lo parte como si fuera de mantequilla, donde lo agarre”.

Tanto el panguero como su ayudante, así como los pilotos de las lanchas rápidas son los miembros de la tripulación que trabajan fuera del barco durante una gran parte del tiempo en que se está realizando la maniobra de captura, lo que significa incrementar los riesgos de trabajo, sobre todo, cuando éste se realiza con mal tiempo. Esta situación ha ocasionado que al momento de soltar el pangón, éste no logre caer bien al mar y se hunda. En ocasiones ni los pescadores ni los responsables de la tripulación toman medidas de seguridad y realizan las maniobras en condiciones poco adecuadas, ejemplo de ello son los lances con mal tiempo en los que los pescadores no utilizan equipo salvavidas como parte indispensable del equipo de trabajo.

En muchas ocasiones, los pangueros no utilizan el chaleco salvavidas por lo “incómodo y estorboso que son” ya que, según comentan, les impide trabajar de manera rápida y con mayor libertad de movimiento. Sin embargo es un equipo que se debe usar obligatoriamente por lo menos en esta parte del proceso.

Una vez iniciado el lance, el pangón se queda en el punto donde se soltó, sosteniendo una punta de la red de cerco, mientras que el barco continúa desplazándose alrededor del cardumen de atún formando un semicírculo. Durante el trayecto en que el barco suelta el pangón y llega nuevamente a éste, las lanchas rápidas se mantendrán haciendo ruido con el motor para evitar que el atún salga por el espacio que queda sin cubrir. Una vez que el barco llega al pangón, sus tripulantes entregan el cable que sostiene el

otro extremo de la red (cabecero), con la finalidad de unir el cable de la red con el del winche y comenzar a “cobrar” el cable de las anillas.

Al jalar el cable de las anillas también se han presentado accidentes, por ejemplo cuando se revienta el cable o los pescadores se enganchan en él al jalarlo por el winche, quedado atrapados y, como no es posible detener de inmediato el winche, este aparato los hiera.

Cuando se ha cobrado casi todo el cable de las anillas, y éstas quedan juntas, a flor de agua, puede decirse que el atún ha sido capturado. Posteriormente las anillas son colocadas en su pluma, para iniciar la recolección de la red y acomodarla en su lugar. Los pescadores que lo realizan (cadenero, corchero y adujadores) se mojan completamente debido a que en las mallas de la red se concentra el agua, que cae constantemente mientras trabaja la pasteca. A diferencia de los sardineros y anchoveteros —que pescaban durante la época invernal cuando las aguas de la Costa Pacífico de Baja California son frías— los atuneros lo hacen en aguas más templadas y la temperatura es calurosa. Esto implica que no usen parte del equipo de trabajo como las botas de hule y el “traje de agua”, optan por tenis, shorts y playera, manteniéndose en constante riesgo laboral.

Mientras tanto, desde la cubierta oficial donde se encuentran los controles de la pluma de la pasteca, el jefe de cubierta los maneja y dirige la maniobra ya que desde este lugar tiene una mayor visibilidad. En la cubierta principal una parte de la tripulación se mantiene acomodando la red, los lancheros ayudan a sostenerla para evitar el enmallamiento de los delfines. El pangón, por su parte, jala el barco para que no se suba en la red y dificulte la maniobra. Este proceso continúa hasta que se reduce cada vez más el semicírculo que forma la red y, cuando se encuentra a la mitad, en cubierta se inicia el salvamento del delfín como parte del compromiso que se adquirió ante el embate del embargo atunero impuesto por Estados Unidos a México en 1990. Para ello se ha creado una serie de programas que se abordarán más adelante.

Una vez que gran parte de la red se ha cobrado y que el atún se encuentra concentrado en la bolsa, la maniobra cambia debido al peso que se concentra en ella y que dificulta subir el paño. Para esto se utilizan unos estobos y, mientras se va subiendo la red con

ayuda del gancho de la pluma en estribor, se junta nuevamente una parte de ésta sujetándola con otro estrobo. Esto se repite una y otra vez hasta que queda únicamente la red donde se encuentra atrapado el atún. La red se cobra a “vira” y “arrea” (subiendo y soltando) y se deja en cubierta sin acomodar. En ese momento los pilotos de las lanchas rápidas se van al barco por babor y participan en el resto del trabajo en cubierta mientras las lanchas se alzan y acomodan en sus respectivos lugares.

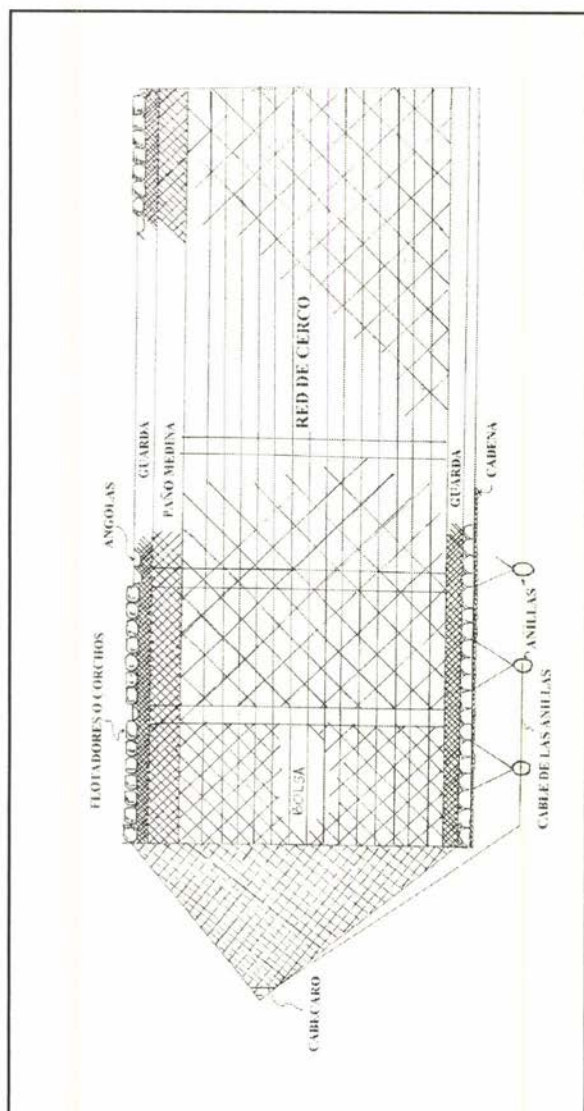
La participación de los lancharos en otras fases del proceso, como adujar la red o repararla, acomodar el pescado, realizar las guardias, entre otras tareas, muestra cómo el trabajo de los pescadores es flexible, factor importante para los miembros que están en la línea de la tripulación de oficio. La flexibilidad de la labor es un elemento que se ha aprovechado debido a las características del trabajo en embarcaciones atuneras altamente tecnificadas y que permanecen por tiempos prolongados en el mar, lo que representa para las empresas un gran ahorro debido a que pueden formar la tripulación con el mínimo necesario para realizar las maniobras de captura y mantener en buen estado tanto la embarcación como el equipo. Al mismo tiempo, para los pescadores representa un trabajo que les permite mantenerse “entretenidos” durante los días de navegación, que pueden prolongarse hasta por quince sin encontrar pescado. Están sin trabajar, aunque realicen guardias y algunas reparaciones menores del barco y del equipo de trabajo.

Cuando el lancharo se incorpora a las maniobras de cubierta, el pangón se traslada de babor a estribor para iniciar el traslado del pescado desde la bolsa a bordo del barco. La forma como se efectúa esta actividad es similar a la descrita anteriormente, con algunas variantes propias de la capacidad de la embarcación en la que se manejan mayores volúmenes y de los sistemas hidráulicos de los equipos de cubierta que facilitan el trabajo.

La búsqueda de los cardúmenes de atún se realizará las veces que sea necesario hasta lograr capturar la cantidad considerada para cada viaje, aunque no siempre se logran estos objetivos; situación que permite hablar de un “buen o mal viaje de pesca”.

Las capturas apropiadas se evalúan, entre otros elementos, en función del tiempo de trabajo invertido y la duración del viaje. Una vez culminada la jornada se emprende el regreso a puerto.

Red de cerco



De nuevo en casa

En el viaje de retorno al puerto, los pescadores realizan la misma rutina con excepción de las actividades propias de la pesca. Continúan haciendo las guardias durante 24 horas y reparan los materiales y equipos que se encuentren dañados. El personal encargado de los equipos de máquinas y refrigeración continúan con la responsabilidad de mantener su buen funcionamiento y la conservación del producto.

En este trayecto, el pescador hace un recuento de lo que representó el viaje: si las capturas cubrieron la capacidad del barco pero, además, si la duración del viaje fue reducida, esto representa una doble ventaja ya que el número de préstamos es menor y por lo tanto la deuda con la empresa también y, a mayor captura, mayor pago.

Sin embargo si el viaje se prolongó y las capturas fueron de poco tonelaje según la capacidad del barco, se vuelve incosteable tanto para los armadores como para los pescadores; éstos quedan endeudados con la empresa al no obtener el pago suficiente para cubrir los adelantos.

Esta situación ha obligado a los pescadores a permanecer trabajando en el mismo barco hasta lograr cubrir la deuda con la empresa, hay casos donde el pescador sólo recibe como sueldo, por dos meses de trabajo en la pesca bajo las condiciones ya descritas, la cantidad de dos mil pesos (en 1990).

Todo esto, además del deseo de ver a la familia y estar en tierra se encuentra en la mente del pescador durante esta parte del trayecto. El capitán y el técnico de pesca se comunican con la empresa notificando las condiciones del viaje y el día programado del arribo a puerto con la intención de que se realicen los trámites propios. Al mismo tiempo, se avisa a los familiares sobre el día en que llegará el barco.

Durante el tiempo que dura el viaje, los familiares preguntan frecuentemente a la empresa sobre las condiciones en las que se encuentra el barco, las capturas realizadas y el lugar de pesca; de forma tal, que en el momento en que se conoce el regreso se comienza a reorganizar la vida familiar.

Por otro lado, así como el pescador hace un recuento sobre todo lo que representó el viaje, en esos últimos días los familiares,

especialmente su esposa, “echa a volar la imaginación”, recordando todo lo que vivieron ella y sus hijos durante este tiempo; en el que se estuvo atento en todo momento sobre el “estado del tiempo” ya que de ello dependen, en gran medida, las condiciones de seguridad de los pescadores, sobre todo cuando se encuentran en época de ciclones. De forma tal que, permanentemente, se está viviendo una relación estrecha entre el mundo del barco y el de tierra. Dice Yolanda:

Toda la semana pasada me la pasé con el alma en un hilo, porque donde andan trabajando ahora los muchachos [esposo y hermano] andaba un ciclón y no pudieron entrar a puerto, los que sí entraron fue el barco donde anda mi compadre, el “Poca lucha”, ellos ya se habían comunicado, pues, y mi viejo no; hasta hace dos días nos dieron noticias de ellos que estaban bien gracias a Dios...

Durante todo del viaje, se vive en ambas partes, barco y casa, una incertidumbre sobre las condiciones de trabajo del pescador.

La llegada del barco a puerto es variada, puede ser a cualquier hora, sin embargo, es preferible entrar antes de la media noche, con la intención de hacer los trámites tanto para atracar al puerto como los de migración.

En el caso particular que a continuación se presenta, se describe uno de los recibimientos de un barco después de dos meses de pesca. La llegada estaba programada para las nueve de la mañana y los familiares comenzaron a llegar desde las ocho. Entraron al recinto portuario en carro y lo estacionaron cerca del muelle. A esas horas el área de estacionamiento se encontraba vacía debido a que no había en el puerto ningún barco pesquero o carguero de la marina mercante en operación, lo que hacía ver aquel lugar un tanto desolado. Dos mujeres jóvenes caminaban a lo largo del muelle, parándose de vez en cuando y volteando a ver mar adentro. A los pocos minutos llegó un carro de donde se bajaron una señora con dos niños, se acercaron a la orilla del muelle con gran familiaridad, hasta que poco a poco se fueron reuniendo en el lugar más personas.

Poco más tarde apareció un vehículo de capitania de puerto y momentos después el de migración, todos se reunieron, comenzando a formar pequeños grupos de familiares, conocidos o amigos. Las

pláticas que comenzaron a surgir giraban en torno al trabajo de pesca, el número de días del viaje, las condiciones en que éste se había realizado y, sobre todo, el momento de las capturas.

Mientras, los pescadores hacen todos los preparativos para llegar al puerto y bajar del barco: “jodidos aquellos que tienen que quedar a bordo porque les toca la guardia”. Sin embargo, generalmente, estos pescadores son los que no viven en Ensenada y no tienen familiares en la localidad.

Entre el ir y venir, el barco entra a la dársena del puerto lentamente, como si la estuviera “haciendo de emoción”, pues lo que sucedía era que no podía atracar hasta no tener la autorización. En esta incertidumbre se permaneció durante una hora donde el barco estaba a escasos diez metros del muelle. Mientras tanto, todos los pescadores en cubierta se encontraban saludando a los familiares. El técnico de pesca salió y se paró en la punta de proa desde donde se comunicaba a gritos con su esposa que lo esperaba impaciente en el muelle cargando a su bebé. Todos esperaban la llegada de las autoridades de migración que se habían retirado del lugar momentos antes de la entrada del barco a la dársena.

Una vez que el personal de capitanía de puerto y de la empresa propietaria del barco estuvieron en el lugar se permitió que atracara en el muelle, sin que los miembros de la tripulación pudieran bajar hasta no ser autorizados por el personal de migración. Ello obligó a los pescadores a permanecer en el barco y, desde ahí, conversar con sus familiares y amigos. Los hijos que asistieron a la espera del papá “faltaron a la escuela para esperarlo porque es más importante que estén aquí que un día que falten, además ellos querían venir con su padre...”

En el momento en que los pescadores logran bajar del barco saludan con un fuerte abrazo a sus familiares, tratando de salir del lugar lo más pronto posible; cargando sus maletas y abrazando a sus parejas, se retiran del muelle, procurando olvidar esta parte de la vida y experimentar una nueva, de manera intensa, en tierra.

La descarga

Al momento de llegar al puerto, se comunica a la empresa los requerimientos de mantenimiento y reparación del barco. La

descarga del atún lleva varios días y el último se registra la cantidad de toneladas capturadas, este tonelaje será la base para contabilizar el pago de cada uno de los pescadores.

Una vez que está programada la llegada del barco a puerto, se comunica al Sindicato Nacional de Alijadores Empleados en Agencias Aduanales, Marineros Cargadores y Similares, sección 39 de la CTM para que llame a su personal a trabajar en la descarga. Debido a que el número de socios (42, en 1990) no es suficiente para todas las actividades del puerto, se contrata a personal eventual; para ello, en las oficinas del sindicato se coloca un pizarrón anunciando la fecha y hora en que llegará el barco.

Los descargadores eventuales llegan temprano al muelle con el equipo mínimo —pantalón y botas de hule, casco y un gancho para tomar el pescado, con un costo promedio de 800 pesos—. Éste es el primer requisito, además de contar con experiencia en el trabajo lo que significa, a su vez, que conoce y establece relaciones con el personal que “escoge a la gente”.

Durante los días previos al arribo del barco los descargadores se reúnen en el local del sindicato para ver si “hay noticias” o bien “para que lo vean a uno y estar haciendo puntos”, es aquí donde se vuelve importante conocer a algún miembro del sindicato.

Como se puede observar los descargadores de la pesca del atún sufren los mismos tratos que cualquier otro trabajador eventual que espera ser contratado “cada mañana” y en no pocas ocasiones se tiene que retirar en espera de otra oportunidad.

Con el personal que ha sido seleccionado se forman equipos de trabajo, ya que se dividen la descarga por cada “tanque” (bodega) donde viene depositado el atún. En esta actividad participan miembros de la tripulación y de la empresa quienes están al tanto de cada atún que sale del barco.

La forma en que se realiza la descarga del atún ha cambiado desde el inicio de la década de los ochenta en adelante, ya que antes el atún se traía congelado en las bodegas y se sacaba en “seco”, lo que hacía más difícil el trabajo y dañaba al pescado, que debía despegarse con barras de fierro, lo que afectaba su comercialización como producto de exportación. Por tal motivo, y bajo las exigencias del mercado japonés y europeo, se puso en marcha el sistema de descarga en “flotado”, que facilita la descarga aunque la vuelve más riesgosa, como se verá más adelante.



Sistema de descarga flotado



Equipo de descarga por tanque

Un día antes de la descarga a las bodegas o “gueles” se les introduce agua, para que el pescado congelado comience a separarse. Cuando se desprende uno del otro flota, de ahí el nombre de la técnica, que le dará al atún una buena presentación para su exportación.

Al iniciar la actividad, los trabajadores del sindicato son quienes ocupan los puestos principales como el de winchero y ollero, además del anotador. El resto del personal, fundamentalmente eventual, realiza la descarga. Las labores empiezan a las ocho de la mañana, suben al barco y se ponen su equipo de trabajo; para protegerse del frío, se ponen un “pans” y encima un short, en la parte superior visten una sudadera a la que le cortan las mangas y una camisa o camiseta. La empresa proporciona los guantes de tela que utilizan para sostener mejor tanto el atún como los instrumentos de trabajo (el gancho individual y el mango largo de madera, y la barra). Comienza el trabajo cuando el que controla la grúa baja las primeras “ollas” donde se depositará el atún.

La primera etapa del trabajo dura de las ocho de la mañana hasta las doce del mediodía. En cada uno de los tanques o gueles, participan de tres a cuatro personas, que en forma coordinada, se encargan de surtir el tanque de agua para mantener al pescado flotando al mismo nivel; cada tanque tiene en la parte superior 2.40 m² con un borde de 50 cm de alto, esto permite que floten varios atunes a la vez, así, los descargadores los toman de la cola con una mano y con la otra, utilizando el gancho, de la cabeza y con un impulso lo levantan para depositarlo en el canal por donde se desliza hasta llegar a la olla; ahí, otro equipo de trabajo espera la llegada del pescado para depositarlo en la olla. Para esta operación utilizan un bate de madera con un gancho en la punta que sirve para jalar el pescado.

Es así como se realiza el trabajo de descarga del atún; sin embargo, esta parte del proceso de trabajo se ha vuelto más riesgosa. Ahora, para lograr que el pescado se desprenda se utiliza unos cohetes —detonadores especiales que no se apagan en el agua y son utilizados en la captura del atún—, tres o cuatro por cada ocasión, que se colocan en el gancho de mango largo, uniendo primero las mechas de los cohetes y amarrándolos en la punta del gancho, después se sumerge en el tanque buscando un hueco y, de esta forma, al detonar se desprenden los atunes y flotan.

En esta etapa del trabajo se han presentado accidentes cuando la carga explota en el momento en que se encuentra fuera del agua, esto ha ocasionado que se dañe la parte del cuerpo que alcanza a tocar o bien tener otras repercusiones, como la de un trabajador que perdió por un tiempo el oído:

Oía puros zumbidos, pero es que cuando explotó me salió sangre de los oídos y de ahí me sacaron inconsciente, además también andaba mal de la vista, veía como en blanco y negro, andaba todo aturdido [...] al paso de los meses fue cuando la cosa se puso más o menos.

En esta fase del proceso de trabajo es fundamental el esfuerzo físico, ya que la única parte donde se utiliza maquinaria es cuando se mueven las ollas con la ayuda del winche y, posteriormente, de la grúa móvil que está en el muelle.

En el momento en que el pescado flota, regularmente salen en bloques de dos, tres o seis atunes; uno de los trabajadores, con la ayuda de una barra de acero, despega el pescado para que el otro descargador lo jale con el gancho tomándolo de la cola, que es la parte menos pesada y que sale a la superficie. Si el atún es de un tamaño mediano —un peso promedio entre los 20 y 40 kilos— el descargador lo tomará solo y lo depositará en el canal, si es de un peso y tamaño mayor, la maniobra la realizarán entre dos: uno tomando el pescado por la cola mientras que el otro, ayudado del gancho, lo tomará de la cabeza y, con un movimiento coordinado, lo depositarán en el canal.

El trabajo de descarga también es riesgoso, tanto para quienes están en la cubierta superior como en la principal. En las bodegas el agua es el elemento principal para manipular el pescado, que continuamente se desborda de los tanques; es sumamente resbalosa, lo que obliga a los trabajadores a estar en alerta constante, por el continuo movimiento de atunes que avientan de un lugar a otro.

Desde que el barco llega a puerto, se conoce cuáles son las actividades que se realizarán en él, de tal forma que al descargar se están efectuando, a la vez, reparaciones tanto de la maquinaria y de los sistemas de refrigeración, como de todo equipo que se encuentre averiado.

Conforme se saca el pescado del guel, el nivel del agua va disminuyendo, entonces se coloca una tarima de madera (donde se

estiban los sacos de sal) y se amarra de cada una de las esquinas, para que uno de los descargadores se suba en ella y comience a sacar el pescado que se va a las paredes del tanque. Aquí, el descargador debe tener cuidado de no resbalar y mantener el equilibrio, porque la tarima está suspendida y moviéndose constantemente; al mismo tiempo, se debe cuidar que no se zafen los amarres, ya que con cualquier descuido la persona que saca el pescado puede caer al agua.

El pescado se junta colocándolo sobre la misma tarima y, una vez que se tenga reunido un número considerable de ejemplares, se sacan, siempre con la ayuda de quien está en la tarima. Esta operación se realiza una y otra vez hasta que se “seca” el tanque; entonces, uno o dos trabajadores se meten en él con la ayuda de una escalera o un cabo. Una vez dentro, juntan el resto del pescado que queda atorado entre la tubería y lo depositan en una red que envían los compañeros que están arriba y están atentos para cuando se llene. En el momento que se llena la red, se les grita a los de arriba para que el encargado del equipo coordine la maniobra de sacar el pescado. En esta labor se han presentado casos en que se rompe la cuerda de una de las punta de la red y se cae el pescado “así que hay que estar truchas abajo”, si uno de los pescados golpea al trabajador que está dentro de la bodega lo puede lastimar severamente.

En una ocasión cuando se estaba bajando la tina en el guel de proa se reventó el cable de la pluma y la olla fue a dar hasta abajo, en ese preciso momento cuando botó la olla los dos trabajadores salieron “a tomar aire”. Éste es un ejemplo de los accidentes que se presentan en esta parte del proceso. Estos efectos se ven de forma inmediata, pero ¿qué pasa con aquellas enfermedades que se presentan con el transcurso de los años por el hecho de permanecer por tiempos prolongados en la humedad y el frío?, poco se conoce o se sabe de ello, debido precisamente a la falta de registro por parte del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS).

La forma de pago de este trabajo es por tonelada descargada, de tal modo que mientras más grande sea el barco y llegue con las bodegas a toda su capacidad, mayor será el sueldo de los descargadores, que se pueden ganar 2 500 pesos por barco, lo que obliga al descargador a realizar el trabajo lo más rápido posible para que le convenga pues si la descarga, por diversos motivos,

dura más días de lo considerado, se vuelve adversa a la economía del trabajador.

Por estos motivos durante toda la jornada los descargadores trabajan a un ritmo constante, debido a las mismas exigencias de los demás que se encuentran en otras fases del proceso. Unos imponen el ritmo a los otros, en esta etapa también se vive la presión por parte de la empresa que traslada el producto a las empacadoras de que cubren un horario de las ocho de la mañana a las cinco de la tarde. Sólo en casos en donde se tiene la necesidad de descargar el barco en un número determinado de horas se trabajarán jornadas de las ocho a las veinte horas.

Una vez que la olla es llenada, se engancha al cabo de la pluma del barco que es manipulada por uno de los trabajadores y la deposita en la cubierta superior del mismo, de ahí se desengancha del cable de la pluma y se le coloca el gancho de la grúa que está a la orilla del muelle. Antes de que se traslade la olla, los anotadores registran su número que está impreso en cada uno de sus costados y la cantidad de ollas descargadas; la grúa mueve la olla de la embarcación al muelle y ahí es colocada para subir nuevamente otra olla al barco, mientras la que está en el muelle es transportada, con un montacargas, al camión que las llevará a las empacadoras de pescado.

Años atrás, antes de que se presentaran los embargos al atún mexicano, estas cajas eran depositadas en unas plataformas de tráilers que, una vez llenas, se trasladaban por el centro de la ciudad para llegar a la hielera donde se cubría el atún, para enviarse fresco-congelado a Estados Unidos. Hoy día, esto es parte del pasado de los “viejos” habitantes del puerto.

Es a partir de este periodo —que concluye en el momento en que México deja de depender de Estados Unidos en la adquisición de embarcaciones— cuando se abren para el país otros mercados como el europeo, mismos que le permiten entrar en un proceso de industrialización, con el que está no sólo a la par del desarrollo, sino que compite en los volúmenes de captura.

El desarrollo tecnológico intensificó los ritmos de trabajo aunque trajo consigo un incremento en los riesgos y accidentes, debido a que, al mecanizarse partes del proceso de captura, el pescador se ve sometido al ritmo que impone la máquina (el winche y la pasteca, por ejemplo).

Por otra parte, el avance tecnológico ha generado una mayor competencia entre pescadores y profesionistas que se han incorporado a la pesca (ingenieros en refrigeración y mecánicos diesel) ya que estos últimos, aun cuando son ajenos a una formación en el medio pesquero, conocen el funcionamiento y control de las máquinas. Por lo tanto, generan una mayor competencia en estas áreas de trabajo. Esta situación ha tenido efectos no sólo en las condiciones laborales sino también en las relaciones sociales de quienes colaboran con el grupo. Se produce un cambio radical por el aislamiento de los pescadores con el resto de la sociedad, al realizar viajes con una duración de noventa días, lo que ha contribuido a fortalecer la identidad de este grupo social al que denomino gente de mar.

III

DESDE LA COFA

Barrio de la Aduana. Una identidad pesquera

La vida de los pescadores atuneros de Ensenada no puede entenderse si no hablamos del espacio donde el pescador y su familia viven, por esa razón, se ha tomado como espacio de estudio el barrio.

Aunque Ensenada se considera un puerto pesquero no cuenta con centros poblacionales extensos y claramente definidos como comunidades pesqueras. Sin embargo el Barrio de la Aduana ubicado en la zona urbana más antigua del puerto, El Sauzal y Manchuria en el poblado de El Sauzal, diez kilómetros al norte del puerto se distinguen como asentamientos humanos habitados principalmente por familias de pescadores y gente del mar.

El Barrio de la Aduana o Espaldas Aduana está a escasos metros del centro del puerto y del muelle (ver plano), está conformado por pescadores tanto ribereños como sardinero-anchoveteros y atuneros, además de contar con empleados de las empacadoras de pescado, trabajadores del muelle de altura y astilleros, entre otros.

Esto permitió identificarlo como parte de un grupo social considerado como gente del mar donde se incluyen, en primer término, aquellos que están inmersos directamente en el trabajo pesquero, ya sea en las embarcaciones, en las empacadoras, como vendedores de productos del mar y en las actividades propias del muelle; pero también quienes, de una u otra forma, viven en y del mar, como descendientes de estos actores principales.

Estas características del Barrio de la Aduana permiten

considerarlo como área de estudio, ya que es representativa de una parte importante de la gente del mar, a diferencia de otras colonias o fraccionamientos del puerto donde sólo se encuentran algunos miembros que se identifican con este grupo social.

En este mismo orden de ideas, hay que señalar que el Barrio de la Aduana se encuentra conformado por un número importante de pescadores atuneros tanto de embarcaciones de vara como de red de cerco, que han ocupado todos los puestos de una embarcación de este tipo, “hasta un capitán de escuela”. Al mismo tiempo en el barrio se puede observar cómo viven sus familiares, su relación con los demás miembros del grupo y cómo esta vida o trabajo en el mar genera un comportamiento particular del grupo social.

Hablar hoy día del Barrio de la Aduana como uno de pescadores o de gente de mar nos lleva a reflexionar sobre el proceso de transición que ha sufrido, sobre los cambios, transformaciones y adaptaciones de los grupos que se han incorporando paulatinamente (Bonfil, 1982, 1990) para, posteriormente, dar origen a lo que actualmente se conoce con ese nombre.

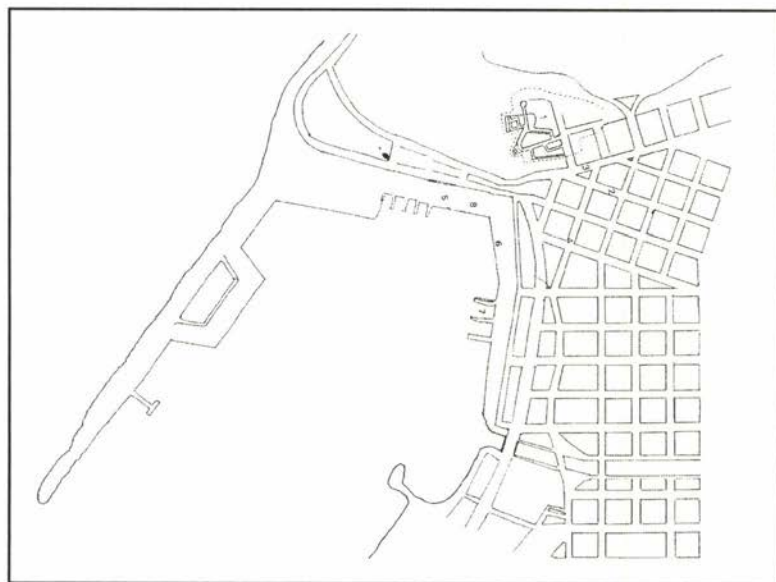
El Barrio de la Aduana se encuentra ubicado en la parte noroeste del puerto de Ensenada, en las faldas del cerro de Chapultepec; colinda, al norte, con el fraccionamiento Chapultepec; al sur, con la zona portuaria; al este, con la calle Ryerson y zona centro y, al oeste, con el mismo cerro. Es el único asentamiento popular que colinda con la zona portuaria, el mar y la zona centro de Ensenada, lo que facilita a la gente desplazarse de sus casas a los centros de trabajo o bien a realizar cualquier otra actividad sin necesidad de usar transporte.

En los orígenes de la ciudad de Ensenada (1882) los primeros asentamientos se ubicaron en las cercanía de la playa; de ahí que durante los siguientes años se construyen edificios como el de la Compañía Internacional que, tres años más tarde (1889), vende sus bienes a la Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización, mejor conocida por los habitantes del lugar como La Compañía Inglesa (Piñera, 1991). Con este carácter estuvo funcionando hasta el año de 1917, momento en que fue desconocida por el gobierno de Venustiano Carranza estableciéndose en su lugar la Aduana marítima. A partir de 1917 el edificio de la Aduana se ubica en la esquina de la calle Ryerson y Virgilio Uribe (ver plano). Éste, al igual que el edificio del Hotel Iturbide, construido en 1887, fueron

dos de los inmuebles importantes de aquellos tiempos ubicados cerca de la playa y el muelle.

Para los primeros años del presente siglo se construye un número importante de edificios comerciales y casas habitación y se establecen servicios urbanos. En las inmediaciones de lo que tiempo después será el Barrio de la Aduana se localizaban construcciones de gran tamaño como el edificio de El Nopal en la cuchilla de la calle Ruiz y Ryerson hacia la entrada de Ensenada. A un costado de la Aduana marítima también había algunas construcciones, siempre a la orilla de la calle y tan sólo a algunos metros hacia arriba del cerro.

Plano de Ensenada



- 1) Barrio de la Aduana
- 2) Av. Ruiz
- 3) Calle Ryerson
- 4) Calle Ira.
- 5) Astilleros
- 6) Mercado de mariscos
- 7) Muelle de pesca deportiva
- 8) Comercios de equipos marinos

En la década de los veinte se observan ya algunas construcciones de viviendas en lo que hoy es el barrio, sin embargo años más tarde, estos habitantes abandonan el lugar debido a sus características topográficas, en el que se forma una especie de cañón sobre la parte central. Las casas que para 1924 se encontraban “en el cerro” estaban distantes una de otra, aunque todas cerca de la entrada principal.

Es hasta la década siguiente que inicia la conformación de lo que sería el Barrio de la Aduana o Espaldas Aduana, nombre que adquiere, como es de suponer, por estar en la cercanía y detrás de las oficinas de la Aduana marítima y ser un punto de referencia para los habitantes.

Durante los años treinta fueron varios los habitantes o grupos familiares que vivieron por algún tiempo en el barrio, sin embargo, por motivos diversos abandonan el lugar; algunos porque se “pasaron al otro lado”, otros alcanzaron mejores condiciones de vida. Los que permanecieron, son las personas a las que se hace referencia como los primeros habitantes del Barrio de la Aduana.



Barrio de la Aduana en el año de 1924.

Los primeros habitantes

A finales de los años treinta y principio de los cuarenta fueron llegando los primeros grupos familiares que se asentarían definitivamente en los terrenos del Barrio de la Aduana. El patrón original de distribución del espacio se ha mantenido; la entrada principal, que llega hasta la parte alta del cerro y entronca con el cañón que se forma al fondo y que lo divide en dos: unas casas están asentadas al lado derecho de la calle Virgilio Uribe y otras del lado izquierdo. En ambos lados había monte y a tan sólo unos metros de distancia de la calle 20 de Noviembre.

Los primeros migrantes que se asentaron —muchos originarios de Baja California Sur— llegaron ahí después de ser invitados por un familiar que “había probado suerte y trabajaba en las canerías, con esa ilusión, de trabajar en las canerías, nos venimos”. Con el deseo de mejorar sus condiciones de vida y brindar un mejor futuro a sus hijos, se vieron en la necesidad de dejar familia, amigos e incluso propiedades; ante estas circunstancias decidieron “probar suerte” y, con lo mínimo, se subieron al barco que navegaba por las costas del Pacífico mexicano, única vía para salir de las comunidades de los estados del sur, y se trasladaron a Ensenada.

Entre los primeros grupos familiares que llegaron al barrio se encuentran los Peralta Álvarez, Castillo Romero, Álvarez Agüero, Rivera Osuna y Ojeda Romero con una antigüedad que va de los 61 a los 59 años (en 1999). Es decir, arribaron al puerto entre 1938 y 1940 procedentes de los estados de Baja California Sur y Sinaloa.

Las características del viaje del lugar de origen al puerto de Ensenada fueron diversas. Ciertos grupos tenían relaciones de parentesco con alguno de los miembros de la tripulación, quienes conocían las características de Ensenada y las condiciones de empleo y vivienda en el puerto. Incluso estos marinos en no pocas ocasiones estimulaban a familiares a migrar al “norte” para mejorar sus vidas.

Los viajes de aquellos años eran realmente agotadores ya que se pasaban varios días navegando y, para aquellos que no estaban acostumbrados, desde las primeras horas de navegación “se convertía en un martirio”, sin embargo, el futuro esperado permitía superar esas situaciones.

Al llegar el barco a Ensenada atracaba en el muelle ubicado

cerca de las empacadoras de pescado. Ahí los esperaban los familiares que los hospedarían durante algún tiempo “mientras se acomodaran”. Así, algunas familias como la de José Álvarez que tenían una casa de una sola pieza, trajo a sus hijos Jesús, José e Ismael que se encontraban en San José del Cabo, Baja California Sur. A todos ellos los recibió, los incorporó al trabajo pesquero ribereño y así aprendieron el oficio que más tarde les identificaría como excelentes pescadores.

Los asentamientos se generaron de manera irregular, aunque la ubicación se hacía por grupo familiar, de tal forma que los Álvarez ocupan un espacio donde van construyendo sus viviendas (cuartos) según sus condiciones económicas; lo mismo pasó con la familia Peralta, Ojeda y Ceseña, esta última llega unos años después.

Cuando la familia Ceseña llegó a la Aduana vivían en una casa de “una sola pieza” donde se encontraban acomodados “los muebles que tenían” que se componían de una cama de fierro “de éstas como las de antes”, una estufa de petróleo con dos quemadores y una mesa de madera que estaba en una de las esquinas de la casa, para sentarse utilizaban una banca “que el esposo hizo con unas maderas”. La casa era de madera y techo de dos aguas “como se acostumbra por acá, al medio de la parte de enfrente tenía la puerta y una ventana de cada lado, era una casita de 3 x 4, ahí cabíamos todos”.

En esos años la mayoría de las casas estaban construidas así, incluso las de renta que se encuentran actualmente en la entrada del barrio colindando con el terreno de la Aduana marítima. Esos cuartos de renta han sido el primer paso para muchos de los que ahora viven en la Aduana; otros, como la familia Castillo, llegaron a ocupar una casa que era distinta a las demás, ya que tenía muros de adobe, hasta la fecha los conserva, al igual que el diseño original. Esta familia migró a Ensenada con la idea de trabajar en las empacadoras de pescado, al poco tiempo de su arribo dejaron de participar en esta actividad para dedicarse a la venta de “agua de garrafón, ya que para acá no subían a repartirla”. Con el paso de los años “don Cleto” fue un personaje importante en el barrio, ya que la venta del agua casa por casa le permitió tener comunicación con todos los miembros.

Así tenemos que en la década de los cuarenta estaban asentadas

las familias Peralta, Álvarez, Ceseña, Rivera, Ojeda, Gallardo, Castillo, Precichi y Pimentel. De estos nueve grupos sólo dos no se dedicaban a la pesca: los Castillo y los Ceseña que, desde un principio, participaron en el trabajo de carga y descarga en el muelle y en las maniobras de cabotaje. Lo que nos indica que sólo una familia de esa época se encontraba indirectamente ligadas a la actividad marítima.

Al paso de los años el número de casas se fue incrementando al generarse las relaciones matrimoniales entre los miembros del grupo o con personas de su mismo lugar de origen, así es como tenemos las familias Peralta Álvarez, Ojeda Álvarez, Ceseña Álvarez, Ojeda Romero, Álvarez Agüero, Álvarez Castillo, Castillo Romero, entre otros matrimonios.

Este tipo de relaciones matrimoniales (endogámicas), propias de comunidades o grupos pequeños fueron propiciadas por las condiciones del grupo (en su mayoría procedentes del mismo lugar de origen, con las mismas condiciones socioeconómicas y culturales) y las características del espacio geográfico (topografía) del barrio, es decir, un lugar aislado geográficamente y económicamente del resto de la ciudad. Que, aunque se ubica en la cercanía de la entrada del puerto y de las principales calles de Ensenada, permanecía marginado del resto de la comunidad ensenadense que se movía entre el comercio y los negocios. Se puede ver en estas formas de expresión del grupo lo que Charles Erasmus llamó “el síndrome encogido” predominantemente en los grupos pobres pero que son “particularmente comunes en condiciones de aislamiento geográfico o social” donde además se presenta “la tendencia de las familias a perpetuar su posición mediante su apego a las costumbres...”⁴⁸

Así se fueron ocupando más espacios dentro del barrio organizados por grupos familiares. Los Ceseña y los matrimonios que de ellos se generaron se asentaron en un área. Algo similar se dio con los Álvarez, Peralta, Ojeda, Precichi y Gallardo, quienes construyeron sus casas casi de manera similar, aunque un poco

⁴⁸Charles J. Erasmus, “El síndrome ‘encogido’ y el desarrollo de la comunidad”, en *América Indígena*, vol. XXIX, núm. 1, 1969.

más amplias que las de sus padres; algunos de ellos con el paso de los años construyeron al frente un porche “para tercer un poco de sombra afuera de la casa”.

Durante las dos décadas siguientes (cuarenta y cincuenta) las condiciones de vida en el barrio se mantuvieron, se carecía de todos los servicios públicos, para alumbrarse “lo tenía que hacer uno con velas y el que mejor estaba usaba lámparas de petróleo o si no te acostabas temprano”. El agua que se utilizaba para el aseo personal, el lavado de ropa y los trastes, se tenía que acarrear desde una llave que se encontraba en el patio de la Aduana marítima; donde la gente iba a llenar los botes (de veinte litros) o en baldes y, desde ahí, lo subían a sus casas con la ayuda de una palanca o cargando en la mano. Esta situación los obligaba a cuidar el uso del líquido, sobre todo en el momento de lavar los trastes y la ropa, se utilizaba una tina y un lavadero portátil (éste último de fabricación estadounidense). El agua que se consumía en estas actividades domésticas también se utilizaba para regar el patio o las plantas que se tenían en botes en la orilla de las casas o en otros más pequeños que se colgaban en la pared.

Los límites de los terrenos los establecían cada familia y eran respetados por los demás miembros del barrio, en ningún caso se marcaban con cercos o bardas, lo que permitía pasar por el patio del vecino sin ningún problema. Esta característica, a diferencia de otros lugares del puerto, favoreció la relación entre todos los miembros y, a partir tanto del parentesco como del trabajo (pesquero) es que se empieza a generar un sentido de grupo y de comunidad.

El lugar de la chamba

Los centros de trabajo de los habitantes de La Aduana durante las dos primeras décadas estuvieron directamente relacionados con la actividad en el puerto, ya sea en la pesca ribereña, en las tareas del muelle y en las empacadoras de pescado que se ubicaban en las cercanías. Esto estaba casi definido por grupos familiares, así tenemos que los Álvarez y Peralta se dedicaron a la pesca ribereña, ambos grupos familiares fueron reconocidos como buenos pescadores desde esos años y son los primeros en brindar elementos

para crear una cultura pesquera en el lugar. La participación de la familia Ceseña y Ojeda en las actividades del muelle también influyó en esta conformación del barrio que, con el paso de los años, generaría una identidad pesquera propia.

El trabajo pesquero ha sido, a lo largo de la historia del barrio, un factor trascendental, ya que precisamente por él comienza a generarse una relación de grupo, lo que permitió incorporar a miembros de una o más familias por equipo de trabajo.

Además la reparación de los equipos, fundamentalmente las redes, se realizaba con la participación de los integrantes de cada panga y de algunos otros miembros de la familia. La reparación de la red fue una labor importante para la generación de la cultura pesquera del barrio, ya que al permitir que los menores participaran se les brinda la posibilidad de aprender.

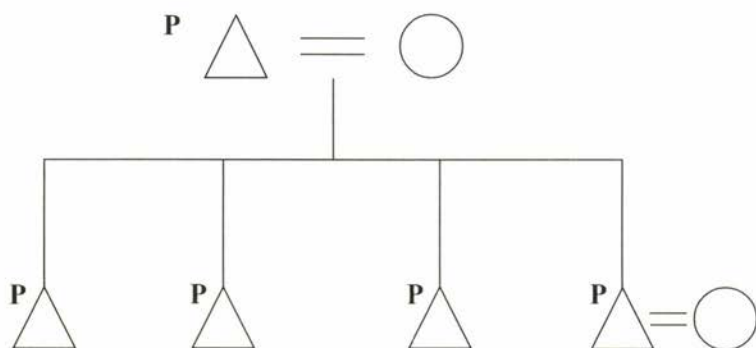
Las redes, una vez terminadas, eran teñidas según la especie que se deseara capturar, en esta labor no participaban los menores, pero eso no impedía que observaran todo el proceso. Al mismo tiempo, parte de los objetos que se utilizaban en este trabajo eran retomados para hacer juguetes, como es el caso de los corchos que se unían para usarse como baleros o la piola con que se hacía la red era aprovechada para armar los papalotes.

Una de las ventajas de la pesca ribereña consiste en que el pescador puede llevar parte de la captura a su casa. Esto se daba tanto entre los de langosta o abulón como entre quienes se dedicaron a la escama, aquí era frecuente capturar caguamas y si el pescador llevaba una a su casa, era objeto de reunión de los miembros del barrio, donde los niños tenían oportunidad de conocer, tocar y jugar con ella y los mayores convivían en el momento de su preparación.

En estos años se presenta la primera generación de pescadores ribereños descendientes, como el caso de la familia Álvarez. Años más tarde fueron llegando otros grupos familiares procedentes, principalmente, de los estados de Colima, Jalisco y Nayarit. La forma en que lo hicieron y las circunstancias por las que migraron fueron similares a las de los primeros grupos; vivieron en las casas de algún familiar o rentaron una y, tiempo después, se independizaron y tomaron un terreno donde construyeron su vivienda.

Estos nuevos habitantes del barrio se incorporan a las tareas relacionadas con la actividad pesquera; la ribereña estaba generando una tradición pues, para esos años, tomaba un gran

Origen de familia de pescadores del Barrio de la Aduana



impulso la pesca de la sardina. Otra opción de empleo eran las empacadoras en las que se contrataban tanto hombres como mujeres.

El desarrollo de la industria sardinera fue un factor importante que influyó en la vida del barrio, debido a que muchas mujeres se incorporan al trabajo de las empacadoras, obligándolas a separarse del hogar por tiempos prolongados. Lo que lleva a reorganizar la vida familiar y del barrio, pues los vecinos cuidaban de sus hijos (Ochoa, 1988). Con la participación de los hombres en las embarcaciones sardineras se generó un cambio más que fue asimilado poco a poco. La pesca de la sardina se realizaba por la noche, esto significaba que el pescador (esposo-padre) estaba fuera de la casa durante ese tiempo, a diferencia de los ribereños que trabajaban por las mañanas.

Obligados por las condiciones económicas tuvieron que adaptarse a esta forma de trabajo y de vida impuestas por la industrialización del sector pesquero que —ante la necesidad de cubrir la demanda del mercado (estadunidense principalmente) de productos perecederos y debido a la abundancia de sardina en la zona— establece estas condiciones de trabajo.

Para la segunda mitad de la década de los cincuenta un grupo de pescadores del barrio toma la decisión de participar en la pesca

del atún, lo que representaba un gran reto por las características de la misma, sobre todo por dos factores importantes: uno de ellos “lo peligroso de la pesca de vara” y otro el tiempo que duraba la jornada pesquera.

Esta situación generó controversia al interior de las familias que veían, por un lado, la posibilidad de mejorar sus condiciones económicas pero, a la vez, vivían un “abandono” del padre por el tiempo que durara el viaje. Sin embargo, las necesidades eran muchas y se tuvieron que embarcar; así, los primeros pescadores atuneros del barrio hicieron una serie de recomendaciones a familiares y vecinos para el cuidado y apoyo de la esposa e hijos. De esta forma iniciaron estas dos familias del barrio (Contreras y Peralta) algo que parecía no tener mucha relevancia para el resto de los habitantes en cuanto a la importancia que esta nueva pesquería jugaría en el futuro del barrio.

La influencia de la actividad pesquera fue adquiriendo un mayor peso hacia finales de los cincuenta y los sesenta y las actividades relacionadas con el sector se diversificaban al incorporarse el trabajo de la pesca deportiva, la venta de productos marinos en el mercado de mariscos conocido como “mercado negro”, donde los vendedores de estos productos compraban a los pescadores ribereños sus capturas para venderlas a la orilla de la playa o el trabajo en el muelle como estibadores y en las maniobras de cabotaje, además de la industria sardinera y la pesca ribereña.

En este mismo periodo también se incrementa el número de familias que se reprodujeron dentro del barrio y, sobre todo, las que fueron arribando de nueva cuenta, en su mayoría de los mismos estados de origen de los primeros habitantes, tal es el caso de los Pedrín, Cuadras, Precichi, Contreras, Núñez, Casarrubias, Montoya, Carballo y Gallardo.

Al paso de los años la participación de los hombres en la pesca del atún se fue incrementando debido a que el sueldo resultaba mejor al que se percibía en las pescas de sardina y ribereña. Un viejo pescador atunero comentaba que:

Sin embargo, el costo era mayor porque se dejaba a la esposa, los hijos solos, nunca estaba uno en los días importantes, hay hijos que conocimos cuando llegamos de viaje después de dos meses. El precio que se paga [...] es muy alto [...]

La cotidianidad del barrio en la década de los sesenta está delimitada por las actividades relacionadas con el mar, la cual se presenta en cuatro vertientes. La primera es la relacionada con la pesca ribereña que, desde los orígenes del barrio, se hace presente. En un segundo plano está el trabajo en la industria pesquera que modifica todo el comportamiento del grupo al incorporar a la mujer a la actividad productiva y, sobre todo, por los horarios establecidos. El tercer factor lo componen los estibadores que trabajan en el muelle y, por último, los pescadores atuneros que participaron en sus inicios en los barcos estadounidenses pero que, al instalarse la industria atunera en Ensenada, tuvieron una mayor influencia.

Estos cuatro elementos pueden dividirse en dos grupos: el que conforma el trabajo desarrollado por las mismas necesidades de crecimiento y dinámica del puerto y los trabajos incorporados a partir de la industrialización del sector con las pesquerías de la sardina y atún, principalmente. Con esto se puede observar que la conexión entre ambos grupos es distinta, por lo tanto la integración de los participantes en estos procesos también. Así, tenemos actividades generadas por las mismas necesidades del puerto como el trabajo en el muelle de Ensenada y quienes lo hacen en la pesca ribereña.

La relación que se daba entre el trabajador y la pesca ribereña fue asimilada más fácilmente ya que él era quien imponía los ritmos y condiciones, en tanto que definía el horario de salida y su regreso, además de cómo y a quién vender su producto. Esta situación brindó la posibilidad de que los pescadores recién incorporados a esta actividad la asimilaran de manera rápida, apropiándose de estas formas de comportamiento generadas por este tipo de trabajo y reproduciéndolas dentro del grupo.

Contrario a lo anterior es el caso de las pesquerías de atún y de sardina, ambas industrias se implantan en Ensenada como resultado de la expansión del mercado estadounidense y, con ello, de la división internacional del trabajo dentro del sector pesquero. Aquí la empresa establece las condiciones de trabajo de acuerdo con sus necesidades e intereses. De esta manera, la industria pesquera llega al puerto de Ensenada como una actividad ajena, a la cual deben adaptarse quienes participan en ella es precisamente este fenómeno el que viven los integrantes del barrio al incorporarse al trabajo industrializado.

Al pasar los años, los trabajadores fueron asimilando esta nueva forma de trabajo y de vida generada por la industria pesquera, haciéndola cada vez más parte de ellos, y con esto me refiero al trabajador y a sus hijos, familiares y miembros del barrio.

Una vez que se llega a la década de los setenta —etapa en que se consolida la industria atunera en Ensenada y se cuenta con una infraestructura portuaria y de la marina mercante apropiada a la demanda— la participación de los miembros del barrio en los trabajos del puerto se incrementa. Sobre todo en el momento que se inicia la descarga de los barcos atuneros. Permitiendo así el fortalecimiento de la identidad del grupo —que se empezó a generar unos años atrás— ya que estimuló una mayor comunicación entre quienes trabajaban en la descarga del atún con los pescadores y sus familiares, al establecerse un puente de información sobre el arribo y salida de los barcos.

Al mismo tiempo, surge una mayor cooperación entre aquellos que participaban en las labores de descarga de los atuneros como en los *estimer*⁴⁹ o barcos mercantes que son otro elemento importante en la vida del barrio. Los trabajadores o descargadores se organizaban para formar los equipos de trabajo al momento de hacer las cuadrillas.

Esta situación les permitía apoyarse en el trabajo “platicar, cantar, platicarse broncas que se traen, o contarse simplada y media” para hacer menos cansada la jornada. El trabajar juntos sirve para:

Hacernos el paro [ayudarse] cuando se le cansa el caballo a uno, que viene uno jodido a la chamba, o si hay chanza de sacar algo, como en el *estimer* que traía azúcar, nos llevamos unas bolsas o mochilas clavadas, y cuando salimos del jale las llenamos de azúcar. Yo ya surtí a mi nana [abuela] y a mi amá, ahora saqué y se la di a este bato [muchacho] para su jefa.

En la descarga del atún sucede algo similar, al terminar la jornada sacan uno o dos atunes que no hayan dado las medidas o bien que

⁴⁹El nombre de “estimer”, es tomado del inglés *steamer*, aunque realmente se refiere a un *merchant ship*

estén muy golpeados y no se puedan comercializar; también se presentan los casos en que los mismos miembros de la tripulación les regalan el pescado. Por ello, era común ver a los descargadores de los barcos atuneros caminando por las calles cargando su pescado (atún) que llevaban a casa y, una vez abastecidos sus hogares, compartían con familiares y vecinos.

Las formas de cooperación que se viven en el barrio son resultado de las condiciones de trabajo de los pescadores ribereños, sardineros, anchoveteros y atuneros. Cada uno de estos grupos vive de manera diferente el riesgo y la incertidumbre de cada viaje, relacionado íntimamente con el tipo de embarcación en la que se esté trabajando.

Pero en todos están presente dos factores que estimulan las relaciones de cooperación en la embarcación. El primero de ellos es el mar, medio indispensable para la actividad, que para saber andar (navegar) en él, se requiere de oficio, ya que si bien es el componente principal para el trabajo es, además, un elemento que el pescador no puede controlar aunque sí conocer. El segundo factor lo componen los equipos de trabajo propios de cada tipo de pesca y del desarrollo tecnológico de la misma.

Se tiene entonces una pesca menos desarrollada tecnológicamente como es la ribereña que se trabajaba en pequeñas embarcaciones de madera impulsadas por motores fuera de borda y equipadas con redes o trasmallos, que se largan y recogen manualmente. Realizar este trabajo requiere de un amplio conocimiento de las corridas de las especies marinas y, sobre todo, de las corrientes. Para asegurar las capturas es necesario que cada miembro de la tripulación observe cuidadosamente el mar y a su compañero de equipo, cualquier descuido en la embarcación puede significar un accidente para uno o todos los tripulantes.

Las pesquerías tecnificadas como la sardinera-anchovetera y la atunera viven esta misma situación en relación con el mar; sin embargo, el hecho de contar con una mayor tecnología ha permitido que los viajes de pesca sean de mayor duración, pero principalmente que la distancia entre el área de captura y la costa sea más amplia, incrementándose con ello el riesgo del trabajo.

Laborar en estas condiciones de alto riesgo ha llevado a los pescadores a establecer vínculos muy estrechos entre ellos y, de esta forma, logran su seguridad en el barco. A esto tenemos que

agregar el hecho de no saber qué es lo que acontecerá en cada viaje, es decir, la incertidumbre del retorno, por un lado, y los anhelos de llegar a puerto y convivir con familiares y amigos, por el otro. Estos comportamientos el pescador los traslada del barco a su comunidad.

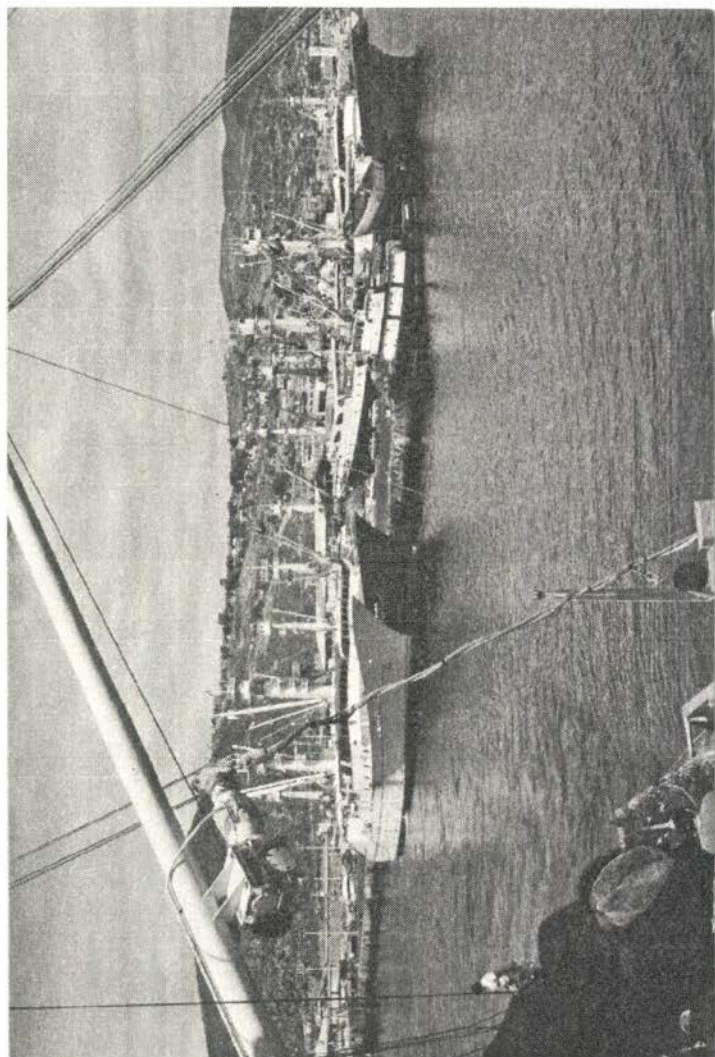
Si reunimos todos los elementos hasta aquí vertidos, la relación estrecha entre el trabajo de los habitantes del barrio y su vinculación con los integrantes del mismo, podemos observar cómo la pesca —fundamentalmente— ha permitido una relación más fuerte entre sus miembros. Más aún, cuando los pescadores tienen que salir a trabajar por más de dos meses y la esposa e hijos quedan solos, el apoyo de los familiares y vecinos se vuelve fundamental para mantener el equilibrio dentro del grupo. La conjugación de relaciones de parentesco, centros de trabajo, topografía del lugar, condiciones socioculturales y económicas fueron generando relaciones de identidad entre los habitantes del Barrio de la Aduana enfocada a la pesca, al mar.

Vida cotidiana

A partir de los últimos 25 años la vida cotidiana del barrio gira en torno al trabajo de la pesca y las actividades portuarias, esto se puede apreciar desde el momento en que uno va subiendo la calle principal que da entrada al Barrio de la Aduana.

En las casas se observan los equipos de trabajo de los pescadores ribereños, sus pangas, redes, trampas para la captura de jaiba y, eventualmente, langosta, reinos, etcétera. Además, la identidad de este grupo se manifiesta en la decoración en las puertas de entrada, en las que se encuentran colgadas figuras relacionadas con el trabajo en el mar: timones, anclas, barcos, gaviotas, trasmallos y boyas de vidrio.

En las salas de las viviendas se acostumbra tener algunos objetos que muestran su relación con el mar: fotos de algún familiar con alguna especie marina de gran tamaño, barcos miniatura de madera que asemejan las embarcaciones pesqueras en las que trabajan sus familiares, figuras elaboradas con piola de pescar, como timones o anclas.



El barrio gira en torno al trabajo de la pesca.

De esta forma, las familias decoran sus casas con objetos elaborados por los pescadores durante los viajes de captura o comprados pero todos relacionados con el trabajo pesquero para mostrar, a propios y extraños, aquellos elementos que forman parte de su vida y de su trabajo.

Éstos son sólo algunos de los elementos que se encuentran en las viviendas de los pescadores, ya sean ribereños, sardinero-anchoveteros, de pesca deportiva o atuneros. Agregando cada uno aspectos propios de su actividad, permitiéndonos con esto, ver algunas de las diferencias que existen entre sí, no sólo en los objetos y tiempos de trabajo sino en sus efectos sobre la vida familiar.

Ya se ha mencionado cómo las características de la pesquería determinan los ritmos de vida de los pescadores pues, de antemano, se parte de que es precisamente el trabajo el que impone la cotidianeidad de cada individuo, familia o grupo social. Por eso, se considera que para entender la forma como se desarrolla la vida cotidiana de los habitantes del Barrio de la Aduana, y específicamente para las familias de los pescadores atuneros, es importante conocer cómo se genera la pesca, partiendo del momento en que el pescador se encuentra en tierra y espera la salida de viaje.

Cuando aún no zarpa está al tanto de las tareas programadas en el barco; ya sean de reparación del equipo, el avituallamiento, la necesidad de contar con la tripulación completa, etcétera. Durante los días en que el pescador está en su casa, al igual que cuando trabaja en el barco, despierta temprano —entre las cinco y las seis de la mañana—, se levanta a prepararse un café. Mientras él está en la cocina o en el porche tomándolo, la esposa y los hijos duermen y, al llegar la hora de iniciar las actividades propias de cada uno, les habla para que se preparen y desayunen.

Una vez listos, cada uno de ellos comienza a realizar sus tareas. La madre, por su parte, se dedica a los quehaceres domésticos, mientras el padre-pescador baja y se reúne con sus amigos en el bar, el billar, el muelle o el café. Por otro lado, los hijos se dirigen a la escuela o sus trabajos. Quienes tienen hijos pequeños en la primaria, los preparan “para mandarlos a la escuela” que se ubica en el mismo barrio.

La construcción de esta escuela se realizó después de una serie de negociaciones de los padres de familia con las autoridades municipales y estatales, tanto del sector educativo como de gobierno,

además de los propietarios del predio donde se construyó (la “escuelita” para los lugareños). Ésta, al igual que todos los espacios del barrio, ha sido considerada como parte de la comunidad y se utiliza como tal, aunque en los cambios de los directores del plantel se haya pretendido separarla de la comunidad colocando el cerco perimetral con malla ciclónica, éste acaba cortado siempre en las áreas que tradicionalmente han funcionado como vías de acceso.

Hay que agregar que debido a lo accidentado del suelo y la falta de espacios, el único lugar donde se encuentran áreas recreativas (canchas) es en la escuela y desde los orígenes del barrio ha funcionado como un lugar de reunión para niños y jóvenes. Una vecina comentó que:

La escuela fue creada por la comunidad, todos nos sacrificamos para tenerla, ahí han estudiado y jugado los muchachos [...] viene un director que no sabe cómo son las cosas aquí y quiere hacer las cosas como en las escuelas de abajo [centro de la ciudad], no, aquí la escuela es de nosotros [...]

El hecho de que la escuela esté tan cerca, permite a los padres considerar resuelta la seguridad de los niños, quienes en muchos casos viven a unos cuantos metros. Esta cercanía facilita que los niños que no alcanzan a desayunar, a la hora del recreo las mamás les puedan llevar algo para comer, incluso es común que griten a sus familiares pidiendo comida o vayan a sus casas a desayunar y regresen a la escuela.

Mientras los hijos están en la escuela, la madre se dedica a lavar la ropa en máquinas automáticas, el secado aún es en el patio, en los tenderos de piola (de pescar) o de alambre. El contar con este tipo de lavadoras les permite realizar otras actividades del hogar como barrer, trapear la casa y preparar la comida “para que esté lista cuando lleguen los chamacos”.

Algunas de las viviendas se han remodelado o reconstruido totalmente, utilizando como material ladrillo o bloque, sin embargo, muchas permanecen igual que cuando llegaron al barrio que se construían utilizando madera para pisos, paredes y techo.

Una vez que se limpia la casa y se preparan los alimentos, se espera a los integrantes de la familia para comer, esto ocurre entre las 12:30 y las 14:00 horas, tiempo relacionado con los horarios de

la salida de las escuela y de los trabajadores. La dieta se compone de carne, verduras y pescado, pan, tortillas de maíz y de trigo (estas últimas las señoras las hacen en casa) y frijoles, mientras que la fruta se consume poco.

Por las tardes las mujeres dedican una parte importante del tiempo a ver las telenovelas aprovechando los medios televisivos actuales. Años atrás la gente del barrio veía exclusivamente dos canales de televisión: el canal 23 (local) y el canal 2 (nacional —Televisa—), ahora las antenas parabólicas y la televisión por cable existen en un número importante de viviendas del barrio. Esto permite sintonizar los canales locales (5, 23 y 29) y los nacionales, así como los de Estados Unidos en español para:

[...] enterarse de las cosas que los canales de aquí [locales y nacionales] no pasan [...] para los chicos hay caricaturas todo el día, no como antes que hasta las cinco de la tarde empezaba la televisión.



Casas del Barrio de la Aduana

Aparte de la parabólica y el cable se han incorporado al hogar dos aparatos eléctricos: los video-juegos para los niños y la “video-casetera para los mayores, aunque los chamacos también cargan con su caset [videocasete]”.

Aunque a las señoras les gusten las novelas, cuando está el pescador en tierra, que puede ser de 10 o 15 días por viaje, procuran estar siempre en sus casas “para atenderlo” y convivir con él. En esos días el pescador acompaña a la esposa a realizar las compras o a visitar a los familiares y amigos, sobre todo cuando se sabe el día en que se va a salir a pescar.

Si se conoce el día de salida, los miembros de la familia viven una serie de cambios emocionales; el pescador por su parte pasa por una etapa de contradicción entre salir a pescar para ganar “un buen dinero” y el dejar a la familia por varios días o meses. La madre de un pescador comentó:

Cuando me entero que tal día va a salir a pescar, me entra una angustia [...] me pongo a llorar, lo mismo cuando le arreglo la ropa que se va a llevar; la estoy arreglando y estoy llorando [...] porque uno no sabe lo que puede pasar, si van a regresar o no [...] uno nunca sabe [...]

Las esposas de los pescadores se encuentran en una situación similar, pues además de quedarse solas con la responsabilidad de la casa y de los hijos, desempeñan durante la mayor parte del año el “papel de padre y madre”. Esta situación es algo que frecuentemente resienten, una de ellas comentó:

Una se queda aquí sola, aunque yo estoy con mi mamá, cuando las niñas se enferman no tienes quién te apoye, quién te entienda, alguien a quien le pueda contar tus problemas. Está mi amá, pero no es lo mismo, no es igual que él.

Este tipo de vivencias se presentan con frecuencia, el pescador también es partícipe de esta angustia que vive la familia y que se intensifica cuando se tienen hijos.

Cuando me voy a ir [...] siento que me lleva la chingada. Ahora más, con los plebes, pues. Antes nomás éramos la vieja y yo, pues sí lo sientes [...] pero con los hijos no es lo mismo [...] se siente más gacho,

como un nudo aquí. Ya cuando salimos, la mera neta yo chillo, así nomás se me ruedan las lágrimas [...] Está cabrón, no creas...

Para la salida se realizan una serie de preparativos, en los que participan los miembros de la familia. La esposa o la madre del pescador se encargan de arreglar las cosas que se va a llevar (ropa, grabadora, libros, revistas, videocasetes). El día de la partida los hijos procuran no salir de la casa para despedir al padre y participar del momento.

En cada zarpada las despedidas son igual de dolorosas, tanto para los pescadores como para su familia, sin embargo, cuando salen los últimos días del año se hace más difícil. Un pescador recuerda:

Una vez que nos tocó salir el puro día 31 de diciembre [...] en la tarde, y pues ese día se hace la cena de fin de año para que todos celebremos, pero ¿quién crees que iba a comer? No, jera un chilladero allá afuera!, la cena ni la tocamos, ahí se quedó toda...

Las familias de los pescadores regresan a sus casas para continuar con la nueva etapa de vida que se tendrá durante el tiempo que dure el viaje de pesca. En los primeros días “se resiente la ausencia del esposo en la casa, conforme pasan los días se van acostumbrando”.

Se puede decir que en el momento en que el pescador sale, la vida en la casa retorna a su normalidad, ya que en el transcurso del año sólo está con su familia unos cuantos días. Hay casos en que el pescador pasa únicamente 16 días divididos en el año para las ocasiones que llega a puerto. Incluso, en los últimos años, algunas embarcaciones atuneras realizan sus capturas en las aguas de América del sur y sus descargas en puertos de Panamá, donde se avitualla el barco para continuar un nuevo viaje de pesca.

Los puertos nacionales para sus descargas de atún son los de Mazatlán, en Sinaloa; Manzanillo, en Colima o el Puerto de la Paz y San Carlos, en Baja California Sur. Esto obliga a los pescadores a realizar viajes hasta de seis meses, generándose una movilización de las parejas a los puertos de descarga, ya que de lo contrario se verían hasta el regreso del siguiente viaje (los gastos de traslado y hospedaje corren a cargo del mismo pescador).

La forma de vivir esta separación va a depender de la edad de los matrimonios, del tiempo que el pescador tenga en esta actividad o bien si se dedica a este trabajo desde que eran novios o después de casarse. De esta situación deriva si la esposa se queda en la casa con los hijos, si se va con los familiares y el efecto emocional sobre la pareja.

En el caso de los matrimonios jóvenes la esposa acostumbra pasar la mayor parte del día en la casa de sus padres, aunque vivan como vecinos del barrio. También se presentan casos donde los matrimonios se han cambiado a una colonia o fraccionamiento del puerto, sin embargo esta práctica no se ha modificado. Incluso la inscripción de los hijos a la primaria se continúa realizando en la escuela del barrio, saliendo muy temprano de sus casas y permaneciendo en el barrio durante el resto del día, además de quedarse y enviar a la mañana siguiente a los hijos a la escuela.

Para las esposas jóvenes su relación con el pescador es “como si estuvieran de novios todo el tiempo”, ya que después de tantos días de pesca al llegar a puerto trata de atenderla en “todos los momentos y salimos a dar la vuelta como cuando andábamos de novios”.

De este modo, sólo viviendo un momento ideal de noviazgo prolongado puede soportarse la soledad y angustia, aunque sin embargo queda “abierta la posibilidad de que él ande con otras mujeres... pues dicen por ahí, que en cada puerto una mujer...”

La visión de la esposa de pescador con años de matrimonio cambia con respecto de las parejas jóvenes, aunque ellas también vivieron esa situación durante sus primeros años de matrimonio. Cuando el pescador sale de viaje siempre se le extraña, siempre se está con pendiente y cuando está en casa se le dedica el tiempo necesario:

[...] pero ya a los diítas empieza a enfadar que esté aquí, queriendo que hagas las cosas como él quiere... ¡cuando nunca está aquí!, lo mismo les pasa a los pobres muchachos, pero se tienen que aguantar... ni modo [...]

Vivir separaciones prolongadas de la familia es una de las características de la pesca altamente tecnificada como la del atún, la más tecnificada del país, estando en grado descendente la

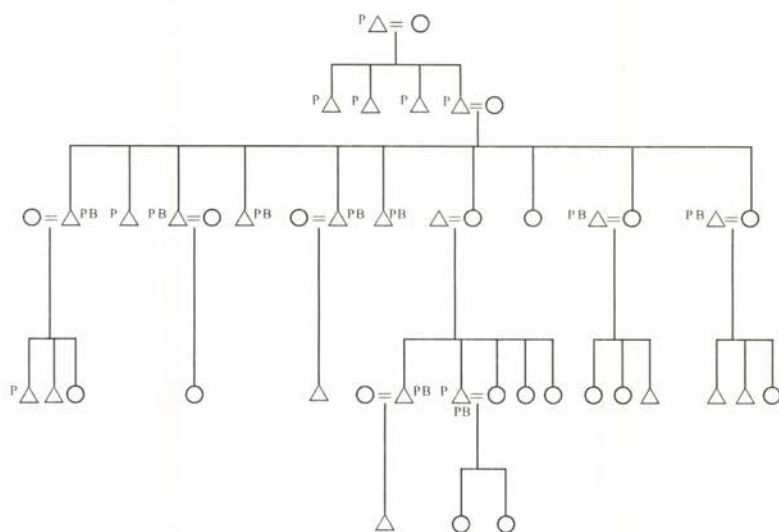
palangrera, la sardinero-anchovetera y camaronera. En todas estas pesquerías se genera la incertidumbre sobre la fidelidad de la pareja.

Sin embargo en la mayoría de los casos las mujeres se dedican a atender a los hijos y al hogar mientras llega el pescador, estando siempre pendientes las familias de ambas partes sobre las necesidades que se llegaran a presentar. El resto de los miembros del barrio están atentos a los arribos de los barcos para conocer qué días se tendrá trabajo, al mismo tiempo se les informa a los familiares sobre la posible llegada, generándose una red de comunicación entre el grupo.

Las relaciones de los pescadores ribereños con sus familiares y con el grupo son distintas. Una de las diferencias consiste en que los ribereños realizan viajes el mismo día con sólo unas horas de duración.

Los ribereños son los pescadores tradicionales del barrio, los grupos familiares han transmitido de generación en generación el oficio de la pesca.

Familia del Barrio de la Aduana con tradición en el trabajo pesquero



P= Pescador. PB= Pescador nacido en el barrio.

En la actualidad se puede apreciar cómo llevan a reparar las redes a sus casas. Mientras están trabajando, armando y reparando el equipo, platican con los vecinos, bromean, hacen reclamos y recomendaciones; pero siempre con un sentido de familiaridad y compañerismo. El que los familiares realicen parte del trabajo de pesca permite conocer la actividad y valorar las relaciones de compañerismo que se generan, que son de vital importancia cuando se “anda pescando”.

Una vez terminado el trabajo de reparación, los pescadores jóvenes bajan a la tienda de abarrotes para reunirse con los amigos; unos se van al billar o “al Del Mar [bar] nomás para pajariar [ver], regresando al barrio antes de las nueve de la noche, para poder levantarse muy temprano para irse a pescar”.

Antes de dormir revisan que todas las cosas estén listas, entre ellas la brújula o compás. Éste tiene unas marcas en el vidrio, cada una de ellas señalando puntos definidos que el pescador elige para orientarse en caso de tener que navegar con neblina o de noche.

La esposa o la madre, por su parte, deja las cosas listas para preparar el “lonche” la mañana siguiente. Dependiendo de la zona donde se va a pescar será la hora en que tiene que levantarse, por lo regular es entre las 4:30 y las 5:00 de la mañana. La mujer se regresa a acostar “para dormir un ratito más”, y se levanta a las ocho para atender a los demás miembros de la familia.

La hora de llegada de los pescadores ribereños es entre la una y tres de la tarde, arriban al muelle destinado para “los pangueros” y las pangas de paseo cerca del mercado de mariscos, ahí los esperan los compradores. Es común que el pescador tome unos pescados de los que capturó para llevar a su casa, esto permite que sea frecuente el consumo de pescado entre los habitantes del barrio. Los ribereños, a diferencia de los atuneros, trabajan seis días de la semana descansando el domingo, que ocupan para estar con la familia y salir a pasear. La noche del domingo se inicia nuevamente la actividad.

Es importante mencionar que se ha presentado un reciente incremento de pescadores ribereños dadas las condiciones económicas, sobre todo los bajos salarios y el desempleo. Algunos, entre ellos los atuneros, que han dejado de trabajar en los barcos —ya sea por la falta de empleo o bien por “estar con la familia”—, prefieren incorporarse a la pesca ribereña.

Ante la demanda de recursos como el tiburón, se arenan los equipos para ir a la pesca de éste que, a diferencia de las otras especies, se requiere navegar alrededor de 20 millas fuera de la costa. Por las características de esta pesca (uso de palangre) y las distancias a las costas en que se tira la cimbra, el pescador se ve obligado a permanecer en el mar toda una noche, teniendo como único equipo de seguridad “el valor” para estar en la panga hasta el otro día. Estas condiciones de trabajo son factores de accidente e incluso la muerte.

Desde el *baby shower* hasta el último adiós

Los Peralta, Ojeda y Rivera fueron los primeros grupos familiares en reproducirse, allí nacieron sus hijos entre 1942 y 1947. A partir de este momento los grupos familiares comenzarán a incrementarse permitiendo, con ello, consolidar al grupo. Estos primeros nacimientos fueron de manera tradicional, según las regiones de donde eran originarios los primeros. Las mujeres eran atendidas en sus casas por la partera del barrio, personaje importante con relación a los hijos que nacieron en la comunidad.

Los partos en el barrio también tenían que ver con las condiciones socioeconómicas de la familia, ya que había quienes sí tenían posibilidades de pagar a un médico para que se que tratara a la esposa durante el embarazo y de hospitalizarla al momento del parto.

Las condiciones que se vivían en esos años se debían a la falta de hospitales de asistencia pública en el lugar; aun cuando ya se tenía lo que fue el Hospital General, atenderse en este lugar implicaba también una inversión económica que, en la mayoría de los casos, no era posible. Por ello la gente prefería a la partera del barrio. En el momento en que las mujeres iban a tener a sus hijos la señora le avisaba a “la partera para que fuera a revisarla” para ver en qué plazo sería el parto. Las vecinas estaban al tanto de las condiciones del embarazo para “ver en qué se le podía ayudar”. El día del parto, era frecuente, que una de las familias se hiciera cargo de los hijos más pequeños, para que la partera “pudiera hacer su trabajo”.

En los días siguientes al nacimiento se podía ver a las mujeres llevar un plato de comida en las manos para que se fuera recuperando.

Durante los cuarenta días posparto los familiares o vecinos le ayudaban en los quehaceres domésticos. Era también común que se enviara a las hijas mayores a apoyar en las tareas de la casa.

Este tipo de relaciones influyó para que los vínculos entre el grupo se fueran fortaleciendo, ya que se generaba el compromiso de apoyar en ciertos momentos, cuando algún miembro de la comunidad lo necesitara. Todo esto ocasionado por la falta de recursos económicos lo que les impedía brindar otro tipo de apoyo como la compra de materiales para la atención de los niños.

Con el paso de los años las condiciones económicas fueron cambiando, algunos empezaron a contar con servicio médico al ser inscritos en sus centros de trabajo en el Instituto Mexicano del Seguro Social. Otros, al tener un empleo seguro en las embarcaciones pesqueras y con ello una mejor seguridad económica acudían a servicios médicos particulares.

A partir de la década de los sesenta comienzan a utilizar los servicios médicos y se dejan de practicar los partos en el barrio. Es notorio, en estas generaciones, que los hijos “nacieron en el Seguro, en el Sanatorio del Carmen o fueron atendidos por el doctor, fulano de tal”, y sólo algunos, con la partera del barrio.

Baby shower

La “llegada de los niños” fue cambiando a finales de los sesenta y principio de los setenta cuando se comienzan a organizar los *baby shower*. Quien los organizaba era responsable de todo lo que esto implicaba: desde las invitaciones hasta avisarle al esposo para que llevara a la embarazada.

Las invitadas llegaban con un regalo para el futuro bebé, de tal forma que cuando el niño nacía los padres ya contaban con algunos elementos indispensables.

Este tipo de actividades propias de las mujeres desempeñan una función importante que permite sostener las relaciones con los integrantes del barrio que se han mudado, invitándolas e integrándolas a la vida del grupo.

Los 15 abril

Una de las fiestas importantes en el barrio es la presentación de las hijas al cumplir sus quince años, aquí juegan un papel importante las relaciones de compadrazgo que se generan en el grupo, ya que “no sólo es asistir con la hija a la iglesia”, representa un compromiso mayor entre grupos familiares. Con esto implícitamente se cierran o abren relaciones, al establecerse lazos más estrechos entre ellos. En la fiesta de los quince años, el apoyo económico de los padrinos es de gran importancia, pues a partir de éste se define las características de la fiesta.

La madre, apoyada por un familiar y la misma hija, organizan quiénes serán las damas y los chambelanes que participarán en el vals, que será montado por algún miembro de La Aduana, se elegirá la pieza que se bailará y se ensayará por las tardes, además se escogerán los vestidos de todas las participantes.

Previo a la misa se hacían todos los arreglos para la fiesta, decorando la casa con flores de papel que se amarraban a una piola y en el patio se acomodaban las mesas (que prestaba la agencia que vendía los barriles de cerveza) “de tal forma que todo estuviera listo para cuando llegara la gente”.

Los habitantes del barrio asistían a la iglesia que se encuentra a sólo unas cuadras. Ahí se efectuaba la misa donde asistía la quinceañera acompañada de sus padres, padrinos, damas y chambelanes, contando con la presencia de los vecinos.

Al momento de llegar al lugar de la fiesta, la gente tomaba su lugar y conforme caía la noche “se iba agarrando ambiente, más tarde llegaba la banda para empezar a bailar”. Se hacía la presentación de la festejada y, una vez terminado el discurso, se continuaba bailando. Al día siguiente se partía el pastel, repartiéndolo entre los familiares y amigos.

Con el paso de los años esto fue cambiando y se utilizaron espacios externos a la comunidad. Los primeros fueron la renta de los salones de reunión de las organizaciones obreras a las que pertenecía algún miembro de la comunidad o los mismos padrinos. Entre éstos, el salón de los estibadores ubicado en la calle Gastélum entre calle Primera y Virgilio Uribe, o “el salón de la CROC” que se encuentra en la calle Ryerson entre Segunda y Tercera. Quienes tenían mejor condiciones económicas rentaban el salón Mutualista

“que en aquellos años era lo más elegante para uno... ahora rentan el Gran Chaparral, el salón del ex hotel Riviera del Pacífico”.

Te gusto, me gustas, ¡vámonos quitando el gusto!

Llegar a los 18 años siempre ha sido un factor importante para los jóvenes, pues representa asistir a los lugares en que antes no eran admitidos (billares, cantinas, centros nocturnos y bailes). Para las mujeres el panorama se ve más reducido ya que sólo ambicionan bailar o casarse.

La formas de matrimonio se practican casi de manera similar a las bodas que se realizaron en La Aduana entre los primeros habitantes. Estos enlaces, que se dieron en la década de los cincuenta, no implicaban ningún tipo de ceremonia, simplemente comenzaban a vivir juntos y formaban un nuevo grupo familiar.

Posteriormente, se forman parejas entre los hijos, esto ocurre en los años sesenta. Sin embargo, el ritual de ir a pedir a la novia, era poco frecuente, ya que para los jóvenes las condiciones eran distintas a las ideas de los padres:

En ese tiempo no era de que andabas de novia por mucho tiempo, no, pues si a uno le gustaba fulanito de tal y uno le gustaba a él, pues si me gustas y te gusto, ¡pues vámonos dando el gusto!

Así, en cualquier oportunidad, los jóvenes salían de sus casa a un baile “en el Mutualista o en el Salón de los Cristales” o las fiestas del barrio y no regresaban a su casa. Al día siguiente se buscaba en las casas de algunos vecinos a la hija; si no la encontraban se preguntaba a las amigas con quién se vieron, si era el novio o quien la pretendía, solamente quedaba esperar a que regresara. Para algunas madres era “un golpe muy fuerte” pues se le iba de la casa una ayudante, “mi bazo derecho”; lo que hacía difíciles los primeros días, sin embargo, “se tenía que dar solución a ese problema”. Esta forma de realizar las uniones familiares impedía que se realizara “la fiesta”.

Sin embargo, también se presentaron casos de forma más aislada, de las parejas que cumplieron con los pasos previstos para una boda. El novio hablaba con los padres para coordinar el día en

que se iba a pedir la mano de la novia. Ese día ambas familias procuraban ponerse “las mejores garras [ropa] que se tenía”. La casa de la novia se arreglaba para recibir a los futuros “consuegros” y, como era un evento de mucha importancia donde se acordaría el futuro de los hijos, en el momento en que se realizaría la reunión, sólo permanecían en el lugar los padres y la pareja. Después de acordados todos los aspectos importantes para los padres, se realizaba un brindis entre ellos y, en los días siguientes, se invitaba a los familiares.

Si bien la boda se realizaba en la misma iglesia de los quince años, siempre se festejaron fuera del barrio, en los salones de reunión de los trabajadores (el de la CROC, el de Estibadores o el Mutualista). Se procuraba llevar algún conjunto musical de la localidad.

¡Aquellos que nos quitó el mar!

La pérdida de vidas en el trabajo pesquero ha estado presente siempre, desde los orígenes de la actividad. Aunque se ha tecnificado, este tipo de accidentes continúan. Los habitantes de La Aduana han experimentado la pérdida de familiares. La forma como cada una de ellas ha afectado a los familiares y al grupo es diferente, en tanto la pérdida de los mismos también ha sido distinta, como se podrá ver.

Aun cuando los pescadores ribereños son los de mayor antigüedad en el barrio, la muerte por esta actividad es reciente. La más representativa es la que ocurrió en 1986 con la pérdida del barco sardinero donde iban como tripulantes siete miembros del barrio, familiares y amigos que se dirigían al puerto de Guaymas, Sonora. En su trayecto de Ensenada a Guaymas, se presentó mal tiempo, el barco perdió comunicación con los que navegaban por el rumbo.

Esta situación llevó a los vecinos a organizarse para solicitar que las autoridades del puerto realizaran la búsqueda y que se pidiera el apoyo a la Marina de Estados Unidos para que examinara la zona por mar y cielo. Durante quince días se realizó el trabajo por parte de los equipos de rescate sin encontrar un solo rastro de la embarcación.

Encontraron los Restos de la Panga de los Pescadores

- *Ellos Permanecen Perdidos Desde el Miércoles 17 del Presente*
- *Hubo Leve Esperanza de que Fueran Encontrados con Vida*

ENSENADA.- Luego de tres días de que se reportaron como extraviados los pescadores Alejandro Pedrin y Juan Manuel Romero fue encontrada la panga en la que trabajaban. El pasado domingo a las 13:00 horas los restos del naufragio fueron vistos por el piloto de la avioneta que los buscaba a 15 millas al norte de la Isla Todos Santos.

El Capitán de Puerto informó que los cuerpos de los pescadores no fueron encontrados, con lo que se debilitan las esperanzas de que se encuentren con vida.

Luego de que los restos de la panga fueron observados el domingo a las 13:00 horas por el piloto de la avioneta que participaba en su búsqueda, en tierra un medio centenar de sus compañeros se mantenían atentos a la comunicación que establecieron con la aeronave, al igual que las esposas de los dos pescadores, Bertha Reyes y María Luisa Alvarez.

Igualmente reportó el aviador que cerca de donde se encontraba la panga semihundida pasaba un barco mercante de bandera italiana, el "California", a cuyo

capitán, Marco A. Vinaza Martínez le solicitó acudir en busca de sobrevivientes, lo que resultó negativo, por lo que continuó su marcha.

Las coordenadas del sitio en donde se encontraban los restos de la panga fueron proporcionados al oficial de Guardia de la II Flotilla quien las comunicó al Guardacostas "Vallarta" a fin de que se dirigiera al sitio en busca de los pescadores.

Por su parte Bertha de Pedrin nos informó que su esposo y el compañero de este fueron buscados desde el sábado con 6 avionetas, las que fueron facilitadas por sus dueños, únicamente debieron pagar el costo del combustible y los honorarios del piloto.

Ernesto Arámbula, propietario de una de ellas participó inclusive pilotando su pequeño avión.

Por otra parte algunos pescadores que se mantenían a la expectativa en el Mercado Negro dijeron, a modo de explicación que posiblemente la panga que no era mayor de 18 pies, se debió haber zozobrado por la fuerza de la marejada.

Fuente: *El Mexicano* (diario regional), sección A, 23 de febrero de 1993, p. 3

Mientras algunos pescadores participaban en la búsqueda, las familias del barrio asistían a la iglesia para “pedir por cada uno de los tripulantes, que los encontraran”.

Esta situación de angustia y desesperación de los familiares de los pescadores los llevó a “visitar personas que les leyeran la suerte” para ver si les podían decir algo de los hombres perdidos. Con la desaparición de estos pescadores quedaron en el barrio siete viudas que se dedicaban únicamente al hogar y a los hijos, lo que las obligó a dar un cambio brusco a sus vidas y enfrentarse a esta nueva situación. Durante estos primeros años fue de gran importancia el apoyo que brindaron familiares y amigos, quienes cada 22 de diciembre organizan que se oficie una misa en memoria de los pescadores desaparecidos.

Experiencias así se han vivido en la pesca ribereña recientemente, vinculadas con la demanda creciente de aleta de tiburón para el mercado de exportación, japonés principalmente que, como ya se dijo en capítulos anteriores, tiene características diferentes a la “pesca de escama”.

Las pangas en las que se pesca el tiburón son de 18 pies de largo (5.4 metros aproximadamente) provistas de un motor fuera de borda, una batería para carro, un foco color rojo colocado en la punta de un remo y que en la noche se conecta a la batería, y dos tanques de gasolina de 50 litros promedio cada uno. Así salen a trabajar a 25 millas fuera de la isla de Todos Santos que está frente al puerto de Ensenada. Como el trayecto es largo, los pescadores prefieren no regresar a puerto hasta el día siguiente que se recogerá la cimbra, teniendo como única defensa frente al paso de las embarcaciones mayores que navegan por esos lugares, el foco con luz roja embarcación.

Cabe destacar que la mejor temporada de pesca para el tiburón se ubica de noviembre a febrero, época de mal tiempo en la zona; temporada de lluvias y frío, características ambientales difíciles para las embarcaciones menores. Esto ha llevado a la pérdida de varios pescadores jóvenes —pero con gran experiencia en el mar— presentándose uno de los casos donde dos miembros del barrio estuvieron perdidos por varios días.

La práctica utilizada en la pesca del tiburón es salir a pescar por la mañana y regresar hasta la tarde del día siguiente, de tal forma que los familiares los esperan a medio día o por la tarde del

día siguiente. Los pescadores ribereños antes de salir acostumbran convivir con los demás compañeros que se encuentran en el muelle e incluso salen los equipos de trabajo juntos aunque luego se separen, dándose siempre una referencia para saber dónde andan navegando en caso de alguna avería.

Los compradores del mercado de mariscos como los demás pescadores siempre permanecen al tanto de las embarcaciones que van llegando y las que faltan. Para el caso que aquí se narra, al llegar la noche y no arribar la panga, se les preguntó a los mismos compañeros, mientras que los familiares, ya entrada la noche, comenzaron a averiguar con los demás pescadores.

Al día siguiente se avisa a los pescadores para tratar de localizarlos “quedando la esperanza de que pudieran llegar ese día”. Al no recibir noticias se comienzan a organizar los pescadores del barrio para crear, a la mañana siguiente, las brigadas de búsqueda en pangas. Por otra parte se da aviso a la capitania de puerto para que se realice la búsqueda en las embarcaciones de la marina, pero ésta no responde a la solicitud.

Al no localizarse la embarcación en los dos días siguientes, se coopera para rentar una avioneta y realizar la búsqueda desde el aire. Un miembro del barrio que trabajaba como técnico de pesca en la flota atunera fue quien subió a la avioneta para realizar la búsqueda. Durante ése y los siguientes días, el barrio hizo guardias a la orillas del muelle esperando ver llegar la embarcación o recibir noticias de alguno de los grupos que salieron a la búsqueda de la panga con el nombre “casi irónico... de Esperanza”.

Alrededor de 17 días duraron reuniéndose a la orilla del muelle, familiares y amigos de los pescadores perdidos, aunque transcurridos tres días se encontraron la panga y parte del equipo a más de 30 millas de Ensenada. Por las tardes se veía cómo bajaban del barrio los trabajadores “después de echarse un taco para venir acompañar a nuestra gente”. Algunos bajaban con sus termos de café para soportar el frío y la lluvia de la época, se podía observar también a grupos de familias que se dirigían al pequeño muelle, se paraban en la orilla, sobre las piedras, viendo hacia el mar como queriendo encontrar algún rastro.

Los viejos pescadores conocedores del medio asistían al lugar para apoyar a los amigos y vecinos conscientes de la situación, como comentó uno de ellos:

Estos chavalos ya chuparon faros, pero nosotros tenemos que estar aquí hasta el último momento, apoyando a la familia para darle fuerza [...] ¡está cabrón allá afuera, uno nunca sabe!, ¡a lo mejor después es uno... uno nunca sabe!

No nos despojaron

Para la gente de mar, hablar de la muerte tiene un sentido de pertenencia que se genera entre el pescador y sus familiares, lo que se experimenta de manera diferente según las condiciones en que ocurre la muerte. Ésta se puede presentar en el momento de la pesca —como consecuencia de los accidentes de trabajo que se vive en el mar— o cuando el pescador muere en un accidente en tierra o por enfermedad. En estos dos últimos casos la apropiación del cuerpo del pescador se vive de manera inmediata, sin embargo, las condiciones cambian cuando muere en el mar. Al morir el pescador a bordo de la embarcación, los miembros de la tripulación realizan las maniobras necesarias para trasladar el cuerpo a tierra.

Aquí se ha señalado más específicamente las condiciones de los pescadores de atún, es precisamente en este caso en que el duelo se vive de una forma diferente, ya que influyen notablemente las distancias a las que se encuentran en el momento del deceso. A esto hay que agregar el lugar donde sucede el percance, es decir, si la muerte del pescador ocurre a bordo del barco o bien, fuera de él.

Es precisamente sobre el segundo caso al que quiero referirme; cuando el pescador cae al mar ya sea porque se accidenta a bordo o al momento de realizar la maniobra fuera del barco desempeñando alguno de los trabajos propios de esta actividad; si a lo anterior añadimos condiciones ambientales adversas y pérdida de comunicación con el barco desde la lancha rápida o pangón, queda el pescador al garete. Ante esta situación los miembros de la tripulación se dedican a la búsqueda del compañero perdido hasta lograr localizarlo, aunque hay que señalar que, en muchas ocasiones, estos accidentes son mortales, por ello, la búsqueda se realiza de manera intensiva durante las primeras horas con la intención de encontrar con vida al pescador, pero si después de cierto tiempo no se tiene éxito, se continúa por algunos días con el interés de

encontrar el cuerpo de compañero para llevarlo a tierra. Cuando esto se logra:

El cuerpo del pescador es subido a bordo, se envuelven con sábanas o cobijas para depositarlo en alguno de los congeladores o gueles y así poderlo conservar para llegar con él en buen estado a tierra.

De ahí en adelante influye en gran medida la distancia a la que se encuentre el barco de la costa o del puerto base, lo que significa que el cuerpo del pescador sea entregado a los familiares directamente por los tripulantes o bien sólo se desembarque en el puerto más cercano y de ahí se envíe a su lugar de origen. Una vez que los familiares recuperan el cuerpo, el duelo se vive de manera similar a la de cualquier otro familiar muerto, se vela con la participación de familiares y amigos, y se lleva a misa para, de ahí, dirigirse al panteón.

Cuando los familiares “recuperan” el cuerpo del pescador, se vive tranquilo, sin embargo, la muerte es vista de manera diferente según como éste haya perdido la vida, es decir, si fue en el mar “saben que nunca lo van a tener, que nunca van a tener un descanso, que nunca se va a tener donde ir a rezarles, a estar con ellos un rato”.

Museo de la Gente de Mar

Barrio de la Aduana

En el momento que uno va subiendo al barrio de inmediato se da cuenta de la influencia del trabajo pesquero en la comunidad. Hay objetos que les permiten identificarse y reconocerse como miembros de un barrio de pescadores:

Aquí somos gente de mar, pescadores... pues desde chamacos en las casas de uno te encontrabas cosas que se usaban en la pesca [...] uno jugaba entre las redes que se iban a reparar, jugabas a que andabas pescando, te ponías las botas de hule, de esas altas que se subían hasta arriba para pescar y ya cuando terminabas las bajabas a las rodillas. Comías pescado en caldo, frito, caguama que antes de

matarlas jugábamos también con ellas, el olor a pescado, a las canerías siempre ha estado en el barrio [...] uno siempre huele a pescado [...] ni modo que sea banquero o gerente de una tienda.

Sin embargo, también se encuentra un grupo de jóvenes entre los 17 y los 25 años que han dejado los estudios, algunos de ellos sólo terminaron la primaria. Al no encontrar trabajo —además del empleo eventual en las actividades del muelle— se reúnen en la tienda de abarrotes o en la esquina de 20 de Noviembre y Virgilio Uribe, cerca del salón del sindicato de estibadores. Aquellos que no se encuentran en edad de trabajar pero que además ya no estudian, se reúnen con “los más grandes”, niños y jóvenes que se encuentran entre los 6 y 16 años, escuchan y observan las formas de expresarse y relacionarse de los otros, “viendo cómo toman, fuman y...”, convirtiéndose esto en un factor de reflexión para la comunidad.

Este tipo de situaciones provoca el deseo de invitar a los habitantes del barrio a participar en forma conjunta para resolver los problemas:

Como en los viejos tiempos, cuando se organizaron para meter el drenaje y el agua, hasta para sacar a los muchachos de la cárcel cuando los encerraban por cosas menores.

Pero no sólo eso, sino también la necesidad de reflexionar sobre la participación de los habitantes en la vida económica y social de Ensenada, aspecto que poco se le ha reconocido, ni a ellos, ni a ningún pescador o gente de mar.

Ante esta serie de acontecimientos, varios vecinos proponen realizar un programa de actividades culturales para el fin de año de 1989, iniciando los primeros encuentros de forma aislada entre algunos de los que formarían el grupo inicial. Dos de ellos vivían fuera del estado lo que les obligaba a establecer contacto de forma aislada.

A pesar de esta condición se programa una primera reunión general del grupo en octubre de ese año, en el barrio. Así se reúnen los primeros cuatro integrantes, donde se informa sobre los problemas que se vivían en la comunidad y la importancia de lograr la participación de todos bajo una nueva propuesta de trabajo, que

incluya a los simpatizantes tanto de uno como de otro partido político, anteponiendo la integración de la comunidad.

De esta forma surge la propuesta de elaborar un programa cultural que se promovería entre la gente del barrio, con esa intención se hizo la siguiente convocatoria:

Vecinos de La Aduana:

Nuestro barrio es uno de los más viejos e importantes de Ensenada, lo forman pescadores, profesionistas, estibadores, maestros, empleados de comercio, luchadores sindicales, artistas, pintores, músicos, que todos le aportan a Ensenada: riqueza, trabajo, cultura y cariño.

En este fin de año, como en todos los años se cierra un ciclo de trabajo y lucha por la vida. A lo largo de todos los años han existido avances. Gracias al coraje de los habitantes de La Aduana se construyó la escuela, se pavimentaron las calles, se introdujo el drenaje y el alumbrado, ahora debemos marcarnos nuevos rumbos para progresar y lograr la superación de nuestras familias, mujeres, hombres, niños y jóvenes recordando el ejemplo que nos han dado los viejos en su lucha.

Por ello nos proponemos llevar a cabo un festival del barrio para festejarlo con una exposición de pintura de Pedro Peralta, lectura de los poemas de Gil, un concierto de rock por el Stla, Piteco, Armando, y los espontáneos que deseen acompañarnos. Habrá también una conferencia de Arnulfo sobre su trabajo acerca del barrio y la pesca para recordar nuestra historia.

Finalizaremos con una posada baile.

Participa en los eventos organizativos, tú también eres parte de la historia de nuestro barrio, inscribe a tus hijos; escoge la actividad artística o plástica que quieras dar. Acude con Miguel Ángel, Óscar Pedrín o Jorge Cadena.

Ensenada, B.C., noviembre de 1989⁵⁰

⁵⁰ Este es el texto de un volante que se distribuyó en el Barrio de la Aduana por el grupo de organizadores del proyecto cultural que culmina con el Museo.

Se organizaron reuniones en la escuela, incorporándose en un principio los jóvenes que sugirieron “limpiar primero el barrio para que no se vea tan zarro [sucio]”. A las siguientes reuniones empezaron a asistir las señoras que se han distinguido por participativas, de allí en adelante las cosas se presentaron más sencillas. El grupo se comenzó a ampliar y las reuniones se realizaban en la casa de algún vecino.

Como parte de las actividades culturales se programó la realización de una pintura mural por parte de los niños de la escuela primaria. Se pidió la colaboración de los maestros para organizar un concurso de pintura donde se consideraron tres temas centrales: el barrio, el muelle y la pesca. Esta actividad permitió que los maestros colaboraran en la organización de equipos para llevar a cabo las labores propuestas y en la selección de los mejores trabajos, a su vez se permitió que se utilizara la barda de la escuela para el mural.

La participación de los jóvenes, mujeres y hombres fue muy importante, cada uno de ellos se responsabilizó de las diferentes actividades que fueron desarrolladas. La posada se definió con la participación de todos, resultó el evento más importante del programa y se realizaba por primera ocasión. Algo tan importante se tenía que llevar a cabo un día en que la mayoría de la gente pudiese participar. La reunión para definir la fecha de la posada fue en la escuela, ahí comenzaron a participar los hombres y las mujeres de los pescadores atuneros y los propios pescadores que iban arribando al puerto.

Ellos argumentaban que se esperara a la gente que venía en camino, que se esperaban los últimos barcos para el día 22 de diciembre “los demás ya no la van a armar, van a llegar después del 25, el barco donde viene el Molote y el Carlos venía atrás de nosotros así que en estos días llegan...”

Como con la posada se festejaba el año de trabajo, se programó como último día de actividades el 22 de diciembre; esto permitió que, por distintos medios, se comunicaran con la gente del barrio que ya no vivía ahí, invitándolos a la posada de fin de año.

El 22 de diciembre, después de una exposición de pintura y una plática sobre la historia de La Aduana, la gente se empezó a reunir en el patio de la “tiendita” del barrio. Las familias que se organizaron en equipos para preparar los platillos, comenzaron a

“bajar de las casas” con las ollas de pozole, tamales, ponche, buñuelos, chimango (pan hecho en casa, tradición que trajeron al barrio las familias de Baja California Sur). También comenzaron a llegar familiares que vivían en la ciudad de Tijuana y Tecate, de Los Ángeles, San Diego y Escondido, California, además de los vecinos de Ensenada. Todos se reunieron ese día para festejar al barrio por todo lo que les ha dado; esa identidad generada por el trabajo en el mar, que los obligó a asistir con el primer llamado que se hizo.

La posada sólo fue el principio; en los primeros meses del año siguiente se organizaron talleres culturales para los niños, que se impartieron los fines de semana en los salones de la escuela. Esto permitió que los niños del taller de teatro hicieran presentaciones tanto en Ensenada como en Tijuana. Los del de pintura participaron en el concurso “El niño y el mar”, ganando el primer lugar en el estado y logrando con esto una participación a nivel nacional.

Con la intención de rescatar la historia de la gente, resaltando su importancia no sólo en la vida de barrio sino también en la del puerto, se propuso un proyecto cultural con un carácter educativo, cultural, de espacio recreativo, de rescate del pasado histórico, de análisis y reflexión sobre las condiciones de vida y de trabajo de pescadores y caneros pero, sobre todo, un lugar donde se expusieran los materiales y objetos que reflejan el trabajo y la vida de la gente de mar.

Con el interés de contar con un espacio donde se pudiera desarrollar este trabajo, se planteó la creación de un museo dentro del mismo barrio que sirviera, en primer lugar, como centro de reunión y, a su vez, un espacio que pudiera mostrar aquellos elementos que reflejaran la historia, cultura, trabajo y vida de la gente de mar. Entendiendo éste como el grupo de personas que comparten una *identidad generada por el trabajo relacionado con el mar*. Lo que brinda la posibilidad de que se reconozcan como parte de la gente de mar a aquellas personas que comparten parte de esta forma de vida e identidad con el grupo, incorporando a las esposas e hijos y a los miembros de la comunidad.

Es decir, esta forma de entender a la gente de mar, no se limita a los grupos de marinos o pescadores, considerándolos a cada uno de ellos por separado en el grupo social al que pertenecen. Se establece, a su vez, una diferenciación entre el marino y el pescador,

aunque ambos trabajen en el mar, vivan condiciones semejantes de aislamiento y alto riesgo en el trabajo, considerándolos grupos sociales distintos.

Se plantea de esta forma el Museo como un espacio abierto no sólo a los pescadores o no sólo a los marinos, sino a ambos y además a todos aquellos que compartan esta forma de vida, esta cultura que les permite reconocerse como gente de mar. Es decir que su vida depende de lo que suceda con el trabajo en el mar. Si hay una buena pesca se garantiza el trabajo de descarga, de transportistas, rederos, de empacadoras de pescado, astilleros, etcétera, lo mismo sucede si llega un barco de la marina mercante. En “una sola actividad” participan un número importante de gente que está atenta a lo que suceda en el mar porque de eso depende su trabajo y situación socioeconómica, la que se reflejará en sus condiciones de vida y en ésta se encuentra sintetizada su cultura y lo que ella representa.

Lograr un espacio propicio significó varios años de trabajo, la gente del barrio poco a poco se fue incorporando, pero sobre todo fue sacando de los distintos rincones de la casa aquellos viejos recuerdos que la identifican como una comunidad pesquera.

Otra de las experiencias vividas a raíz del establecimiento del Museo en el Barrio de la Aduana tiene que ver con los altares de muertos, que en los programas de educación básica nacional se montan cada año como parte del rescate de “nuestra tradición cultural”. Aunque esta tradición no es propia de Baja California, sirvió de motivo para montar el primer altar de muertos en el barrio. En un principio la gente desconfió ante la “posible práctica de brujería” y se dio la participación en los preparativos sólo de unas cuantas personas.

Se propuso que el altar fuera montado en memoria de los dos primeros pescadores del barrio, pidiendo a los familiares la fotografía y algunos objetos de trabajo del pescador y el alimento que más le gustara (como marca la tradición). Así bajaron el primer platillo con sopa fría (sopa hecha totalmente en casa que acostumbra la gente de Baja California Sur) para colocarlo en el pequeño altar montado en el salón de los estibadores.

Al pasar por el salón y ver las velas y la fotografía en el altar la gente se comenzó a cuestionar por qué no estaban sus familiares, “si ya se murió también”; ante esta situación se “abrió la



Altar de muertos en el Barrio de la Aduana

convocatoria”, solicitando únicamente se llevara la foto, alimento, bebida de su preferencia y algún objeto de trabajo. De esta forma se fue ampliando el altar, se permitió poner al centro una pequeña exposición con los materiales y a los lados los altares que, en conjunto, abarcaron siete metros lineales. Una vez instalado el altar, las señoras se organizaron y solicitaron al párroco que fuera a dar una misa en el lugar durante los cuatros días que éste permaneció, mismo que, por su originalidad, fue difundido en los medios de comunicación de la localidad.

Esas primeras piezas de trabajo que utilizaron los pescadores del barrio fueron también los primeros objetos que conformaron el material de exposición en la inauguración del Museo de la Gente de Mar Barrio de La Aduana, ubicado en el mismo barrio en una de las casas más antiguas del lugar. La apertura del Museo fue posible con la incorporación de gente identificada con la propuesta, debido a la confianza de los vecinos al facilitar aquellos objetos que por años habían conservado, al percatarse de que su participación ha trascendido en la vida e historia del barrio y de la ciudad, además de ser una forma de verse a sí mismos y de proyectarse para los

demás. Como decir al mundo “a los de abajo que aquí estamos; que también hemos sido importantes en la historia de Ensenada”.

El Museo (entendido como el proyecto y los agentes en él involucrados) desde sus inicios está íntimamente ligado a la vida del barrio. Se convierte en centro de reunión de los niños, quienes participaban como promotores de los eventos programados y de las señoras, que se “juntaban a platicar”, además de realizarse ahí algunas reuniones vecinales. Comenzó a ser más funcional para la comunidad cuando se programaron actividades culturales como la proyección de películas, donde asistían los niños y jóvenes, los talleres de pintura infantiles y el de manualidades, para las señoras.

También se realizaron lectura de poemas y pláticas en torno a las formas y condiciones de trabajo que han vivido los pescadores ribereños y de altura, las trabajadoras de las empacadoras pesqueras y sobre salud impartidas por especialistas. Sobre todo se desarrolló un programa de difusión en las escuelas de educación básica relacionado con la actividad pesquera y para rescatar parte del pasado histórico de la gente de mar se convocó al concurso de relatos pesqueros.

Al momento de dar difusión sobre la existencia del Museo en el Barrio de la Aduana, se acercaron viejos pescadores tanto ribereños como de la pesca de atún y sardina, y trabajadores de la marina mercante “para dar algunas de las piezas que tienen en sus casas”. Y que sería importante que estuvieran en el Museo para que la gente las viera.

Los mismos pescadores cuando estaban trabajando y encontraban alguna especie marina “capturada con poca frecuencia” o bien si se encontraban “algo para el Museo, pues lo encaramamos”, así llegó “el Rinchi” gritando:

¡Hey, raza!, aquí les traigo esta ancla, que la encontré allá donde andaba... casi jode la red y cuando la subí... no, pos ésta es para el museo, y ay, la traigo, anduve batallando para moverme en la panga pero qué, ¿la tiro o la llevo pa' la raza? y que... pues, aquí está, ¿no?

La parte más importante se generaba en el momento de montar una exposición, se elegía el tema y se iniciaba la búsqueda de información tanto bibliográfica como hemerográfica, ocupando un

papel importante la historia oral, ya que existe poco material documental sobre la pesca y menos sobre los pescadores de esta región.

Estos mismos narradores fueron de gran importancia para la obtención de material de todo tipo, sea fotográfico o documental, así como de objetos relacionados con el tema de exposición. Un viejo pescador atunero al ver una fotografía en un cartel del Museo comentó: “mira, vieja, cómo es posible que después de tantos años nos hayan tomado en cuenta... y la misma gente de uno”.

A partir de esta experiencia en el Museo de la Gente de Mar se pudo observar, sobre todo en el Barrio de la Aduana, la importancia que tiene el trabajo pesquero en la vida de sus habitantes y cómo ésta gira, fundamentalmente, en torno al trabajo de la pesca ribereña y atunera. Trabajo que los ha identificado como un barrio de pescadores, que aun viviendo fuera de él, se saben gente de mar y aunque los niveles socioeconómicos y educativos han cambiado para algunos vecinos, la presencia de la vida del mar permanece en ellos.

La formación del Barrio de la Aduana se originó por migrantes que tienen como una de sus características el trabajar en actividades relacionadas con el mar o la pesca, ya sea en las empacadoras de pescado, como estibadores del puerto, en los astilleros, en la pesca ribereña, la pesca de la sardina, y más tarde del atún. En el momento en que se instala la actividad pesquera a nivel industrial, una de las características que se presentan son las relaciones de trabajo y de explotación de los recursos marinos establecidos y organizados por el industrial.

Esta situación llevó a modificar los patrones de conducta heredados de los lugares de origen, generándose nuevas identidades a partir del trabajo en el medio pesquero, y con base en el que se dio un proceso de imposición de ritmos y formas de vida. Esas formas de conducta, con el paso de los años, sufrieron un proceso de asimilación e incorporación a la cultura heredada, misma que, a su vez, pasó por ese otro momento planteado por Bonfil Batalla y en el cual se dio un proceso de apropiación y transformación, generándose así una cultura distinta y surgiendo una forma diferente de identidad y cultura: la de la gente de mar. Misma que se refleja y se desarrolla en el barrio, muestra de ello fue la conformación del Museo de la Gente de Mar.

IV ATANDO CABOS

Reflexiones y conclusiones: una aproximación a la problemática de los pescadores atuneros

Este trabajo pretende, entre otros aspectos, mostrar a los grupos de pescadores atuneros participantes de la pesquería más tecnificada del país y cómo ésta ha influido de manera importante en la conformación de una cultura pesquera que —al conjugarse con la vida en el puerto y con aquellos personajes que trabajan en actividades relacionadas con la vida en el mar: muelle, mercado de mariscos, empacadoras pesqueras, pescadores ribereños, estibadores, descargadores, etcétera— ha permitido la conformación de una manera de vida propia, particular, donde se entrelazan una serie de elementos que permiten distinguirlos del resto de la población, produciendo y reproduciendo la cultura del mar de este grupo social al que denomino gente de mar.

Otro aspecto importante que se propone en esta investigación es la presentación de un sector obrero poco estudiado y reconocido en el país, es decir, el grupo de pescadores. A ellos, poco o casi nada se le ha dedicado en la historia del movimiento obrero en México, a pesar de haber luchado al igual que otros trabajadores en contra de la imposición de patrones extranjeros.

Así se dio, en los primeros años de la industria en el país, la lucha por la defensa de los recursos que se encuentran en el mar patrimonial. Los pescadores atuneros son trabajadores internacionales a los que poco se les reconoce, actores principales en la defensa y protección del delfín, personajes que cada día en el

mar ponen en riesgo sus vidas durante las 24 horas y, sin embargo, no ha sido reconocido su trabajo y su lucha. La gente de mar también forma parte de la historia de los bajacalifornianos y de los mexicanos, desde principios del siglo XX, como ya se ha mencionado a lo largo de este estudio.

Otra de las ideas centrales de la investigación es mostrar aquellos efectos que se producen con la introducción del avance tecnológico en las embarcaciones atuneras, y cómo éstas repercuten en la vida de los pescadores tanto a bordo como en sus relaciones familiares y sociales (con el grupo donde se desarrolla).

Si bien es cierto que este avance tecnológico ha beneficiado una parte del proceso de trabajo, también lo es que ha afectado las condiciones y riesgos, al intensificarse los ritmos laborales y reducirse los tiempos muertos, lo que representa para el pescador la posibilidad de tener un tiempo de descanso, “darse un suspiro uno, pues...”

Al producirse los cambios tecnológicos en las embarcaciones atuneras tanto en los sistemas de refrigeración como en los de navegación; en las máquinas propulsoras del barco y en la capacidad de acarreo, así como en los equipos de cubierta, winche, pasteca, lanchas rápidas y helicóptero, se presentó una doble función en el trabajo pesquero. Por un lado permitió una mayor seguridad en la navegación, ya que se cuenta con sistemas de comunicación por satélite, mismo que le proporciona la posición del barco cada 15 minutos o bien cada vez que el capitán así lo requiera; a su vez, la conservación de las capturas se realiza en condiciones más favorables al contar con mejores equipos y con sistemas automatizados; el tener motores más potentes ha permitido desplazarse a gran velocidad y a distancias más grandes, además de cubrir un área mayor en un menor tiempo.

Los cambios presentados en el área de cubierta —principalmente en el winche y la pasteca— permitieron que la red se levantara de una forma más rápida y que en el trabajo de adujarla, el pescador hiciera menos esfuerzo físico en relación con años atrás.

Esto no ha significado que las condiciones de trabajo de los pescadores hayan mejorado en los últimos años; por el contrario, al tecnificarse esta parte del proceso de trabajo se presentó como consecuencia la reducción de los tiempos necesarios para realizar

cada uno de los lances, ello significa que durante un jornada de trabajo —que comprende desde que amanece hasta que cae la noche— los pescadores tendrán que realizar un número mayor de lances. Esto los obliga a trabajar de una forma más intensa, por lo tanto, la labor se vuelve más desgastante al tener que realizar la misma tarea un número mayor de veces durante el día.

Conforme se repite esta actividad el pescador será expuesto a esas mismas condiciones, lo cual significa que el beneficio real del desarrollo tecnológico de las embarcaciones atuneras es, fundamentalmente, para el propietario de las embarcaciones, en tanto que ve incrementados los volúmenes de capturas en tiempos menores.

Aquí hay que hacer mención que el tiempo de trabajo no representa lo mismo para el pescador que para el propietario de las embarcaciones, ya que si el pescador pasa dos o tres meses en el mar para completar las capturas, el armador (propietario del barco) tiene en un tiempo menor una cantidad superior de producto del que obtenían con un barco menos tecnificado, o bien implicaría la realización de un número mayor de viajes de pesca para obtener la misma captura.

Durante todo el proceso de trabajo el pescador pone en riesgo su vida, pero además, al igual que en el momento del lance, esto se intensifica. Es decir los riesgos y accidentes aumentan con las maniobras de captura. Esto se presenta de manera similar en casi todas las pesquerías como la del tiburón, abulón, erizo, langosta, sardina, camarón, calamar, por señalar sólo algunas de ellas.

Es importante mencionar que los pescadores atuneros son considerados como urbanos, en contraposición con los rurales que tienen la posibilidad de dedicarle una parte del año a la pesca y otra al trabajo en el campo, sin pasar más allá de su territorio como el caso de los ribereños, de esteros y de aguas interiores. El pescador atunero es transnacional o internacional, es decir, trabaja tanto en aguas o mares nacionales como internacionales pero, además, tiene la posibilidad de arribar a puertos de otros países, todo esto debido a las características del recurso (movilidad y dispersión) y a la flota altamente tecnificada con la que se cuenta que, como ya se ha mencionado, brinda la posibilidad de realizar la búsqueda de los cardúmenes de atún desde las costas bajacalifornianas hasta las costas de Perú o Chile.

Esta situación permite al pescador tener una visión más amplia de lo que es el trabajo pesquero altamente industrializado y de la competencia internacional de los productos, así como de las condiciones laborales de otros pescadores. Esta situación los ubica también en la competencia internacional del trabajo como atunero.

El pescador en cada una de las pesquerías tendrá que participar como un trabajador flexible desempeñando una serie de actividades, mismas que permitirán que el trabajo y la estancia en las embarcaciones sean más benéficos y productivos para cada uno de los miembros de la tripulación. Asimismo, permite que una embarcación pesquera esté integrada por el número mínimo de personal necesario para el buen funcionamiento de la misma, todo esto relacionado con los espacios dentro de la embarcación y con los costos de operación. Así, tenemos a un cocinero que, además de atender las tareas propias de su oficio, tendrá que participar en las maniobras de captura en el momento de adujar y recoger la red. De esta forma —al igual que los demás miembros de la tripulación— el cocinero realizará las guardias durante el tiempo que dure el viaje.

Al hablar de las pesquerías altamente tecnificadas como es la del atún, se debe mencionar cómo este desarrollo tecnológico influye en la amplitud de las áreas de trabajo ya que con embarcaciones más grandes, con motores de mayor capacidad, es posible el desplazamiento de las embarcaciones a grandes distancias.

El desarrollo tecnológico en la pesquería del atún —al igual que otros procesos productivos— se genera con una doble vertiente: por un lado, se presenta la tecnificación de los procesos de trabajo y, por el otro, como consecuencia del primero, se genera la especialización laboral. Estos dos elementos permiten realizar un trabajo o explotación de los recursos de una manera intensiva teniendo como resultado una reducción de las poblaciones explotadas llegando, pues, en algunos casos, al ser tan intensivas las capturas, a poner en peligro de extinción a los recursos marinos (ejemplo de ellos son: abulón, langosta, tortuga marina, ballena, sardina, anchoveta, totoaba).

Asimismo, podemos observar cómo el desarrollo tecnológico está relacionado estrechamente con la vida de los pescadores, de sus familias y del mundo donde se desarrollan. Esto debido a la generación de avances tecnológicos en las embarcaciones que

repercuten en el incremento el número de días de los viajes de pesca, lo que significa la ausencia del pescador de su hogar durante el tiempo que dure, obligando con ello a una recomposición en las relaciones del núcleo familiar y de éste con el grupo.

Sin embargo, un factor que incide en las relaciones de los grupos o las comunidades pesqueras es el riesgo constante en el que vive el pescador y la incertidumbre de cómo se está en el trabajo, es decir, cuáles son las condiciones climáticas en las que el pescador está trabajando. Esta situación se vive en cada una de las pesquerías que se practican en la Costa Pacífico de Baja California como son la del abulón, langosta, erizo, sardina, tiburón, (recolección de) sargazo, pesca de escama, etcétera.

Es aquí donde la canción popular *Pescadores de Ensenada* dibuja con gran claridad una parte del trabajo cuando menciona que “sus vidas son una, pues no hay diferencias, se ven como hermanos, allá en altamar”. El trabajo pesquero exige este tipo de relación ya que sólo con la cooperación de cada uno de los miembros de la tripulación es posible realizar la faena en las mejores condiciones posibles.

Considero que esta necesidad que los pescadores tienen de cuidarse unos a otros, es de gran importancia ya que les permite desarrollar el trabajo con mejor seguridad individual y colectiva. Esta misma relación se repite en tierra con el grupo en el que participan los pescadores, de forma tal que este sentido de cooperación y de ayuda mutua se reproduce en las comunidades pesqueras, generándose una retroalimentación de comportamientos en estos dos espacios (barco-comunidad).

En la cultura del mar se ponen en juego todos aquellos elementos que se encuentran alrededor del trabajo en el mar y en las actividades secundarias que de éste se derivan. Es decir comprende la pesca de altura y la ribereña, al marinero mercante y turístico, así como a aquellos que participan en las embarcaciones de la armada. Todos ellos entran en este grupo de la gente de mar. El marinero, sin embargo, no es necesariamente pescador, más aún, no se identifica como tal, por ese motivo se niega a ser considerado así ya que cree haber ascendido en el estatus marino donde se mezcla una serie de elementos como las características de la embarcación y productos que se manejan, es decir, “no tiene comparación” trabajar con productos cárnicos, semillas, electrónicos o con pescado.

A esto se tiene que añadir la relación que cada uno de los grupos establece con el mar, considerando el trabajo individual, ya que mientras los marinos se relacionan como navegantes; los pescadores son trabajadores que laboran directamente en el mar tratando de extraer su riqueza.

Estas diferencias que se presentan entre ser pescador y ser marino nos permiten tomar en consideración la forma de ver el trabajo de cada uno de ellos para encontrar un término que los pudiera integrar a ambos y a éstos con el grupo social donde se desarrollan.

Por otra parte, a las familias de los pescadores les toca vivir parte del proceso de trabajo del pescador al verse éste en la necesidad de trasladar a sus casas parte de los equipos para su reparación, principalmente los pescadores ribereños. En el caso de los de altura, la relación se establece de manera distinta, ya que el contacto con el trabajo se presenta precisamente cuando el pescador se encuentra fuera y la familia está siempre atenta sobre el estado meteorológico. Esta situación, sumada a la ausencia del pescador del hogar, obliga a las familias a una recomposición y a su vez a establecer lazos de apoyo que le permitan "salir adelante mientras el marido está fuera", esta relación tan estrecha entre los miembros del grupo, influida fuertemente por el trabajo pesquero, nos permite considerar a sus familiares como parte de la comunidad de gente de mar.

A este mismo grupo se incorporan los trabajadores de las empacadoras de pescado y de los astilleros, los estibadores del muelle, los comerciantes del mercado de mariscos, los de la pesca deportiva, los pangueros, etcétera, y todos aquellos que comparten y se identifican con estos actores principales, pues son quienes dan forma a la cultura de la gente de mar y no solamente a una cultura pesquera.

Es decir, en esa forma de vida y comportamiento de los grupos de pescadores participan sus hijos y esposas y todos aquellos que reciben como herencia una forma de vida, una forma de concebir las relaciones (sociales) con los demás, y que tiene que ver con esta cultura a la que ellos se incorporaron, retomaron y transformaron y que hoy se comparte con un grupo más amplio, por lo que no puede reducirse sólo a una cultura pesquera, ya que aun cuando

el grupo considera al barrio como tal, en lo individual se identifica más como gente de mar.

Esta identidad como gente de mar permitió la creación del Museo de la Gente de Mar en el Barrio de la Aduana donde los habitantes participaron ante el desarrollo de una propuesta en la que ellos se identifican y donde además eran los personajes principales, es decir, si la propuesta hubiera sido sobre el museo del pescador, ¿en dónde encaja el estibador o las señoras de las canerías?

Es a partir de esta identidad generada por la industrialización del sector pesquero presente en el puerto de Ensenada desde los inicios del siglo XX que se estimula la conformación de este “nuevo grupo” social y culturalmente distinto del resto de la población del puerto.

Al llegar a esta parte del estudio sobre la pesca del atún surge de inmediato la pregunta de por qué no se habla sobre el problema del delfín, si es que se encuentra en peligro de extinción, y si el gobierno mexicano inicia los programas de protección de este mamífero marino “tan popular y conocido por todos”, entonces, ¿cómo se deja fuera un tema tan importante?

Las instituciones federales y centros de investigación nacional para la protección de recursos marinos del país se han interesado por este tema, muestra de ello son las leyes y reglamentos establecidos en México, como en el caso de la tortuga marina, la ballena, vaquita de mar y la totoaba, por mencionar sólo algunas. El delfín no ha quedado al margen de estos programas, como se puede observar en el documento que la misma SEPESCA⁵¹ publica y en el que se menciona:

Las primeras regulaciones mexicanas para la protección del delfín en la pesca de atún con red de cerco se establecieron en septiembre de 1977 en las cuales:

Se prohíbe la captura de mamíferos marinos.

Se estableció que a la red de cerco debía integrarse el paño super-protector o “paño medina” para evitar la mortalidad de los delfines.

⁵¹ SEPESCA. *La pesquería de los túnidos en el Pacífico oriental y la protección de delfines incidentalmente capturados*, México, SEPESCA, 1988.

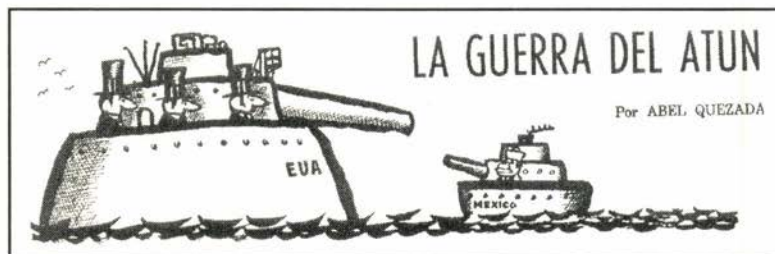
Se estableció la obligatoriedad de realizar las maniobras de “marcha atrás” o “retroceso” para facilitar la salida de los delfines de la red.

Se obligó al rescate de liberación de los delfines atrapados en la red, y se obligó a llevar a bordo equipo para el rescate de los delfines (bolsa inflable, pangones, reflectores, faros de luz intermitente y lanchas rápidas) y la formación de una estadística de captura y mortalidad incidental del delfín.

Sin embargo, años atrás ya se dejaba ver esta lucha de Estados Unidos en contra de los productores de atún mexicanos como se aprecia en el cartón de Abel Quezada, publicado el 25 de noviembre de 1973 en el periódico *Excélsior*.

Podemos darnos cuenta que el problema del embargo al atún mexicano no es de tipo ecológico sino más bien se toma una bandera ecologista (la protección del delfín) para resolver aspectos de carácter comercial-económico. Esto se puede ver con claridad si consideramos, por un lado, los momentos en que se imponen los embargos y en que se establecen nuevas reglamentaciones en la explotación de los mares patrimoniales, el crecimiento de la flota atunera mexicana y el desarrollo de la industria atunera en el país.

Ante la necesidad de dar respuesta a los criterios por los que se establece este último embargo, el gobierno mexicano creó programas cada vez “más estrictos” para la protección y salvamento del delfín, mismos que han significado la realización de maniobras en donde los pescadores ponen, una vez más, en riesgo sus vidas al tener que bajar del barco para subir en una pequeña balsa o bien en una moto-acuática y desplazarse dentro del cerco formado por la red para salvar al delfín. Si los delfines han sido atrapados entre las mallas, el pescador tendrá que sumergirse para realizar esta



maniobra, lo que significa estar en peligro de ser atacado por tiburones u otras especies ahí atrapadas. Esta situación ha generado que los pescadores que participan en esta parte del proceso sufran accidentes incluyendo la pérdida de alguno de sus miembros.

Hablar de la problemática del atún-delfín requiere abordar de manera conjunta diversos factores entre los que se encuentran las condiciones de trabajo y salud a las que se enfrentan estos grupos de pescadores durante todo el proceso de trabajo y, sobre todo, en el momento en que el trabajo de pesca se intensifica y con ello los riesgos se incrementan.

Entender la actividad atunera desde esta perspectiva en donde se muestra cada uno de los momentos en los que viven los pescadores y sus familias nos permite comprenderlos mejor, así como a este grupo social que se encuentra en estos momentos a flor de agua.

BIBLIOGRAFÍA

- Acosta R., Ramón de J., *et. al.* (1986). “El mercado de productos marinos: filete de pescado y atún enlatado”, en *Análisis de sensibilidad en la valuación de proyectos de inversión. Estudios técnicos*, núm. 134, Tijuana, BC: FONER.
- Alemán Ramos, Lilia (1992). *El campesino-pescador en los humedales de Tabasco 1950-1990*, tesis de maestría en Desarrollo rural, México: UAM-Xochimilco.
- Arteaga, Arturo, *et. al.* (1986). *La pesca en aguas interiores*, Cuadernos de la Casa Chata, núm. 112, México: CIESAS.
- Asociación Nacional de Productores de Atún (1986-1988). *Panorama atunero*, núms. 1-12, México: Asociación Nacional de Productores de Atún, AC.
- Audrey I., Richards (1981). “El concepto de cultura en la obra de Malinowski”, en varios autores, *Hombre y cultura. La obra de Bronislaw Malinowski*, México: Siglo XXI.
- Aurbert, U. y O. Arner (1971). “El trabajo y su encuadre estructural: la integración de la situación y las relaciones laborales con la posición estructural en la sociedad”, en de Tom Bums (comp.), *El hombre industrial*, Venezuela: Tiempo Nuevo.
- Barrón, Martín y Guadalupe Barbosa (1981). *San Quintín. El gran valle*, Ensenada, BC: Luz y arte.
- Berger, Peter y Thomas Luckmann (1989). *La construcción social de la realidad*, Buenos Aires: Amorroutu.
- Bonfil Batalla, Guillermo (1982a). “De culturas populares y política cultural”, en *Cultura popular y política cultural*, México: SEP/Museo de Culturas Populares.

- Bonfil Batalla, Guillermo (1982b). "Lo propio y lo ajeno: una aproximación al problema del control cultural", en Adolfo Columbres (comp.) *La cultura popular*, México: La red de Jonás.
- Bonfil Batalla, Guillermo (1990). *México profundo. Una civilización negada*, col. Los noventa, núm. 1, México: Grijalbo/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Breton, Yvan y Eduardo López E. (1988). *La antropología social y las pesquerías mexicanas; un balance prospectivo*, México, mecanoscrito.
- Breton, Yvan y Eduardo López E. (1989). *Ciencia y desarrollo de las pesquerías. Modelos y métodos aplicados al caso de México*, col. Divulgación, México: INAH.
- Brown, Bruce (1973). *Marx, Freud y la crítica a la vida cotidiana. Hacia una revolución cultural permanente*, Buenos Aires: Amorroutu.
- Bottemanne, C. J. (1979). *Economía de la pesca*, México: FCE.
- CANAIPES (1991). "Migración de la flota atunera", en *Perfiles Pesqueros*, núm. 10, septiembre-octubre, Ensenada, BC.
- CANAIPES (1992). "¿Acabaremos con la pesca de Atún?", en *Perfiles Pesqueros*, núm. 13, mayo-junio, Ensenada, BC.
- CANAIPES (1993). "Comercializa atún fresco congelado la industria", en *Perfiles Pesqueros*, núm. 18, septiembre-octubre, Ensenada, BC.
- Chenaut, Victoria (1985a). *Los pescadores de Baja California (costa del Pacífico Mar de Cortés)*, Cuadernos de la Casa Chata, núm. 111, México: CIESAS.
- Chenaut, Victoria (1985b). *Los pescadores de la península de Yucatán*, Cuadernos de la Casa Chata, núm. 121, México, CIESAS.
- CIAT (1952). *Comisión Internacional del Atún Tropical. Informe anual correspondiente a los años 1950 y 1951*, La Joya, California: CIAT.
- CIESAS (1988). *Teoría e investigación en antropología social mexicana*, México: CIESAS /UAM-I.
- Compeán Jiménez, Guillermo (1985). *Atlas pesquero de atún*, México: SEPESCA-INP.

- Coriat, Benjamín (1988). *El taller y el cronómetro. Ensayo sobre el taylorismo, el fordismo y la producción en masa*, México: Siglo XXI.
- Cruz, de la, José Luis (1988). *La dinámica conflictual de las cooperativas pesqueras. El caso de Tamiahua, Veracruz*, México, mecanoescrito.
- Cruz, de la, José Luis (1996). *Mitos y realidades de la pesca en México: una perspectiva social*, México, UAT.
- Derry T. K. y Trevor Williams (1988). *Historia de la tecnología*, México: Siglo XXI, 5 tomos.
- Díaz, Marcial, et al. (1984). *Los pescadores de la costa norte de Chiapas*, Cuadernos de la Casa Chata, núm. 115, México: CIESAS.
- Douglas, Mary y Baron Isherwood (1990). *El mundo de los bienes. Hacia una antropología del consumo*, col. Los noventa, núm. 20, México: Grijalbo/CONACULTA.
- Doode Matsumoto, Shoko (1990). "La pesquería de la sardina en Sonora", en *Relaciones*, México, núm. 41, inv. 90.
- ENAH (1990). "Historia oral", en *Cuicuilco*, núm. 22, México: ENAH-INAH/CNCA.
- Erasmus, Charles J. (1969). "El síndrome 'encogido' y el desarrollo de la comunidad", en *América Indígena*, vol. XXIX, núm. 1, México.
- Evans-Pritchard, E. E. (1977). *Los nuer*, Barcelona: Anagrama.
- Fajardo Abreu, Adolfo Manuel (1984). *El embargo atunero de los Estados Unidos a México: obstáculos en la negociación*, tesis, México: Universidad Iberoamericana.
- Falomir P., Ricardo (1989). "Los zapateros de León, Guanajuato: Una perspectiva antropológica sobre sus condiciones de vida y trabajo", en *Papeles de la Casa Chata*, año 4, núm. 6, México: CIESAS.
- Foster, Geoger (1981). *Tzinzuntzan*, México: FCE.
- Foster, Geoger (1988). *Las culturas tradicionales y los cambios tecnológicos*, México, FCE.
- Gaizán García, Leticia Sofía (1983). *Control de la calidad de atún en aceite enlatado*, tesis, México: Universidad de Veracruz.

- Galindo Aranda, Alfonso (1963). *La pesca nacional del atún, recursos y posibilidades de aprovechamiento*, tesis, México: UNAM.
- García Canclini, Néstor (1984). "Cultura y organización popular", en *Cuadernos Políticos*, núm. 39, enero-marzo, México: Era.
- García Canclini, Néstor (1989). *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*, col. Los Noventa, núm. 50, México: Grijalbo/CONACULTA.
- García Canclini, Néstor (1995). *Consumidores y ciudadanos. Conflictos multiculturales de la globalización*, México: Grijalbo.
- Gatti, Luis María (1986). *Los pescadores de México: la vida en un lance*, Cuadernos de la Casa Chata, núm. 110, México, CIESAS.
- Geertz, Clifford (1990). *La interpretación de las culturas*, España: Gedisa.
- Goffman, Erving (1988). *Internados. Ensayos sobre la situación social de los enfermos mentales*, Buenos Aires: Amorroutu.
- Good Eshelman, Catharine (1988). *Haciendo la lucha. Arte y comercio nahuas de Guerrero*, México: FCE.
- Green Olachea, José Manuel (1993). *Orígenes de la industria atunera en México: Compañía de Productos Marinos de Cabo San Lucas, Baja California Sur*, serie Didáctica, Libros universitarios, núm. 2, México: UABCS.
- Hernández Fujigaki, Gloria (1987). *La pesca a través de los informes presidenciales 1825-1986*, México: SEPESCA.
- Hernández Fujigaki, Gloria (1988). *75 años de historia de la pesca 1912-1987. Avances y retos*, México: SEPESCA.
- Hobsbawm, Eric J. "La formación de la cultura obrera Británica", en *El mundo del trabajo*, editorial Crítica.
- Hobsbawm, Eric J. (1977). "La clase obrera inglesa y la cultura desde los comienzos de la revolución industrial"; en *Niveles de cultura y grupos sociales*, México: Siglo XXI.
- Hoggart, Richard (1990). *La cultura obrera en la sociedad de masas*, México: Grijalbo.
- Kahn, J. S. (1975). *El concepto de cultura: textos fundamentales*, núm. 3, Barcelona: Anagrama.

- Leach, E. R. (1975). *Sistema político de la Alta Birmania. Estudios sobre la estructura social kachin*, Barcelona: Anagrama.
- Lima, Francisca (1991). "El espacio y los objetos cotidianos: un texto social a descifrar", en *Alteridades, anuario de antropología*, México: UAM-I.
- Lombardi Satriani, Luigi María (1988). *Apropiación y destrucción de la cultura de las clases subalternas*, México: Nueva Imagen.
- Lomnitz, Larissa (1987). *Cómo sobreviven los marginados*, México: Siglo XXI.
- López Estrada, et al. (1988). *Bibliografía comentada sobre los aspectos sociales de la pesca en México (1973-1988)*, Quebec: Universidad Laval-Departamento de Antropología.
- Llagostera Martínez, Agustín (1983). *Formaciones pesqueras prehispánicas en la Costa del Desierto de Atacama*, tesis doctoral en Antropología, México: CIESAS.
- Malinowski, Bronislaw (1975). *Los argonautas del Pacífico occidental*, Barcelona: Península.
- Martín del Campo, David (1987). *Los mares de México. Crónica de la tercer frontera*, México: UAM-I/Era.
- Marx, Carlos (1983). *El capital*, México: Siglo XXI.
- Marx, Carlos y Engels, Federico (1977). *Obras escogidas de Marx y Engels*, tomo I, España.
- Mateus, Hernán (1985). *Semblanza de la pesca en Baja California. Historia y desarrollo*, México: SEPESCA.
- Medina Neri, Héctor (1982). *México en la pesca 1939-1976*, México: HMH.
- Melville Aguirre, J. Roberto (1984). *Condiciones laborales de los pescadores camarones en Ciudad del Carmen, Campeche*, Cuadernos de la Casa Chata, núm. 112, México: CIESAS.
- Melville Aguirre, J. Roberto (1990). *TVA y el desarrollo de las cuencas fluviales: el caso del Valle Elé, analizado por antropólogos mexicanos*, tesis de doctorado en Antropología social, México: UIA.
- Melville Aguirre, J. Roberto (1991). "El trabajo de campo y el estudio de las sociedades complejas", ponencia presentada

- en el Primer Encuentro Nacional sobre Programa de Formación de Antropólogos, Universidad de las Américas, Puebla, 30-31 de mayo.
- Nieto, Raúl, *et al.* (1988). *La situación de los obreros del calzado en León, Guanajuato*, Cuadernos de la Casa Chata, núm. 23, México: CIESAS.
- Novelo, Victoria (1984). "La cultura obrera, una contrapropuesta cultural", en *Nueva Antropología*, núm. 23, México.
- Novelo, Victoria (coord.) (1984). *Obreros somos... expresión de la cultura obrera*, México: SEP/Museo de Culturas Populares.
- Novelo, Victoria (1987). *Coloquio sobre cultura obrera*, Cuadernos de la Casa Chata, núm. 145, México: SEP-CIESAS.
- Novelo, Victoria (coord.) (1987). *Monografías obreras*, Cuadernos de la Casa Chata, núms. 142-143, México: CIESAS.
- Novelo, Victoria y Augusto Urteaga (1979). *La industria en los magueyales. Trabajadores y sindicatos en Ciudad Sahagún*, México: Nueva Imagen/CIS-INAH.
- Ochoa Sánchez, Arnulfo (1988). *Antropología de la gente de mar. Los pescadores de sardina en Ensenada, BC*, col. Divulgación, México: INAH-ENAH.
- Ochoa Sánchez, Arnulfo (1999). "Breve historia de la industria pesquera en Ensenada", en *Seminario de Historia de Baja California, A.C., Memoria 1999*, Ensenada, B.C., IIH-UABC/SEE-Gobierno del Estado de Baja California/SHBC.
- Ochoa Sánchez, Arnulfo (2001). "La antropología y el estudio de las comunidades pesqueras en México", en *El Bordo, retos de la frontera*, núm. 7, Tijuana: UIA-Noroeste.
- Orbach, Michael K. (1977). *Hunters, seamen and entrepreneurs. The tuna seinermen of San Diego*, Los Angeles: University of California Press.
- Ortega, Julio (1980). "Identidad y cultura en el Perú", en *Cuadernos Políticos*, núm. 24, abril-junio, México.
- Palerm, Ángel (1981). *Antropología y marxismo*, México: CIS-INAH/ Nueva Imagen.
- Palerm, Ángel (1987). *Teoría etnológica*, col. Encuentro, núm.5, México: Universidad Autónoma de Querétaro,

- Patiño Pérez, Leonardo (1980). "La pesca de atún en México", en *El economista mexicano*, vol. XIV, núm. 6, noviembre-diciembre, México.
- Redfiel, Robert (1976). *El mundo primitivo y sus transformaciones*, col. Popular, núm. 48, México: FCE.
- Robles R, Humberto, *et al.* (1988). "La pesquería del atún", en *Los recursos pesqueros del país*, México: SEPESCA-INP.
- Rodríguez, Concepción (1988). *Los recursos pesqueros de México*, México: SEPESCA.
- Rodríguez Carranza, Roberto (1988). *Organización social y socialización*, México, mecanoescrito.
- Sariego Rodríguez, Juan Luis (1986). *Enclaves y minerales en el norte de México. Historia social de los mineros de Cananea y Nueva Rosita*, tesis de maestría, México: UIA.
- Sariego Rodríguez, Juan Luis (1987). "La cultura minera en crisis: aproximación a algunos elementos de la identidad de un grupo obrero", en *Coloquio sobre cultura obrera*, Novelo Victoria (coord.) Cuadernos de la Casa Chata, núm.145, México: CIESAS.
- Seminario de Movimiento Obrero y Revolución Mexicana (1991). *Comunidad, cultura y vida social: ensayo sobre la formación de la clase obrera*, col. Divulgación, serie Historia, México: INAH.
- SEPESCA (1932-1950). *Actividades pesqueras de México*, México: Departamento Forestal y de Caza y Pesca-Oficina de Estadística.
- SEPESCA (1986). *Agenda estadística pesquera 1983*. México: SEPESCA.
- SEPESCA. *Testimonio de los pescadores indígenas. Desarrollo y perspectivas*, México: SEPESCA/INI.
- SEPESCA (1987). *Ley Federal de Pesca*, México: SEPESCA.
- SEPESCA (1987). *Pesquerías mexicanas: estrategias para su administración*, México: SEPESCA.
- SEPESCA (1987). *Seguridad marítima. Manual de capacitación pesquera*, México: SEPESCA.
- SEPESCA (1988). "La pesquería de los túnidos en el Pacífico oriental y la protección de delfines incidentalmente capturados", ponencia presentada ante la XIII Reunión Internacional para el

- estudio de los mamíferos marinos, 6 y 9 de abril de 1988, La Paz, BCS, México: SEPESCA.
- SEPESCA (1990). *Anuario estadístico de pesca 1988*, México: SEPESCA (años de 1988 a 1993).
- SEPESCA (1990). “Atún enlatado. Su desarrollo en el mercado de los Estados Unidos”, en *Servicios de actualización pesquera*, núm. 67, abril, México: SEPESCA.
- SEPESCA (1991). *Atún y delfín*, México: SEPESCA.
- SEPESCA (1992). *Ley de pesca*, México: SEPESCA.
- Swingewood, Alan (1987). *El mito de la cultura de masas*, México: Premiá, la Red de Jonás.
- Thompson, Edward (1977). *La formación histórica de la clase obrera. Inglaterra: 1780-1832*, tomo 2, Barcelona: LAIA.
- Thompson, Edward (1984). *Tradicón, revuelta y conciencia de clase. Estudio sobre la crisis de la sociedad preindustrial*, Barcelona: Crítica.
- Touraine, Alain (1969). *Sociología de la acción*, Barcelona: Ariel.
- Touraine, Alain (1985). “La organización profesional de la empresa”, en G. Friedman y P. Naville, *Tratado de sociología del trabajo*, tomo 1, México: FCE.
- Williams, Raymond (1980). *Marxismo y literatura*, Barcelona: Península.
- Williams, Trevor (1988). *Historia de la tecnología*, México: Siglo XXI, 5 vols.
- Wolf, Eric R. (1982). *Los campesinos*, Nueva Colección Labor, núm. 126, Barcelona: Labor.
- Wolf, Eric R. (1987). *Europa y la gente sin historia*, México: FCE.

A flor de agua.
La pesquería del atún en Ensenada

—con un tiraje de 1000 ejemplares—
lo terminó de imprimir la Editorial
Plaza y Valdés, S.A. de C.V.
Manuel M. Contreras No. 73,
Col. San Rafael, C.P. 06470
en el mes de abril de 2003

Diseño de portada y cuidado de la edición:
Subdirección de Difusión y Publicaciones de la
Dirección General de Culturas Populares e Indígenas

Plaza y Valdés
EDITORES

Con más de 850 obras de:

Administración Pública

Agricultura

Antropología

Ciencia

Cine

Comunicación

Ecología

Economía

Educación

Ensayo

Filosofía

Género

Geografía

Historia

Lingüística

Metodología

Narrativa

Poesía

Política

Psicología

Religión

Sociología

Teatro

Trabajo Social

Urbanismo

•

Revistas Culturales

Editorial Académica



Centro de
Información y
Documentación

Alberto Beltrán



078119

Arnulfo Ochoa, bajacaliforniano de nacimiento, maestro por vocación y antropólogo de la pesca por apasionada decisión intelectual, nos obsequia aquí con un texto en el que nos muestra el conocimiento que tiene de sus paisanos pescadores, así como su legítimo afán por contagiar al lector de la admiración y el respeto que él mismo les profesa.

Texto que se desea analítico, el de este libro nos muestra con meridiana precisión los problemas que enfrentan los pescadores de mar abierto y el olvido en el que viven. Nos invita a reflexionar sobre una realidad ajena y acaso extraña para los mexicanos, mas no por ello menos relevante para los bajacalifornianos, norteños peninsulares relativamente olvidados por la literatura antropológica actual.

Seguramente el lector se congratulará conmigo por la oportunidad que nos brinda Arnulfo Ochoa de descubrir la vida y el quehacer de estos hombres que forman parte también de un México que aún permanece desconocido en buena medida.

Antropología

www.pyv.info/floragua

ISBN 970-722-181-X



9 789707 221819