



**Facultat de Nàutica de Barcelona**

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA

**Diplomatura en Navegación Marítima**

**Trabajo Final de Carrera**

# **Consecuencias psicosociales de la lógica del poder en el buque mercante**

**Autor: Rubén Perales Mariño**

**Director: Dr. Jesús E. Martínez Marín**

**Julio del 2012**

A mi abuela, por su fuerza a sus 94 años.

A todos aquellos que me han ayudado en éstos años de estudio tanto de la Facultad de Náutica como de Filosofía, a los que me han prestado su ayuda desinteresadamente, y a aquellos que han entendido mi ausencia.

Debo agradecer a mi director de trabajo Dr. Jesús E. Martínez Marín sus buenos y pacientes consejos en busca siempre del resultado excelente.

Finalmente quisiera agradecer a mi madre, mi tía y a mi pareja por entender y soportar a un estudiante a tiempo completo.

<<De cómo en esta hora de regreso a la pluma,  
al mundo de hojas blancas, a la estrecha  
verdad de Aladino, al ancho mar de Ulises,  
cargo con los baúles de la calma y espero  
para ordenar mi casa;

y queriendo decir que cambio de cuaderno  
como quien cambia a tiempo de ciudad y de vida,  
dejo estas notas nuevas de tinta amiga  
para quien quiera abrir el fondo de la duda>>.

(Serradilla[1])

## Índice

<i>I. Las prácticas de poder</i>	6
1. Introducción, un estudio sobre el poder en el buque mercante	6
1.2. Escisión entre prácticas de poder y Derecho	9
1.3. Microfísica del poder en el buque mercante	13
1.3.1. La constricción del tiempo	15
1.4. Poder simbólico	16
1.4.1. Formas de poder tras el lenguaje	20
<i>II. La soledad</i>	24
2. Soledad como diferencia normativizada, y el factor emocional	24
2.1. Tres definiciones para soledad	29
2.2. Soledad debido al estrés y a la falsa percepción de la realidad	30
<i>III. El conflicto</i>	32
3. Definición de conflicto	32
3.1. Conflicto en el buque mercante	34
3.2. Distinción entre poder y conflicto	36
3.3. Desarrollo del conflicto como problema cognitivo	37
3.4. Conciencia del marino	42
3.4.1. Emociones e intenciones	45

3.4.2. Emociones positivas	47
3.5. La comunicación, o acción comunicativa habermasiana	48
3.6. La necesidad de logro	51
3.7. La propagación del poder y la situación conflictiva	54
3.7.1. Violencia latente en el buque mercante	56
IV. <i>Análisis del buque, Teoría de Juegos y Teoría de la Decisión</i>	59
4. Desarrollo de la Teoría de la Decisión para el buque mercante	59
4.1. Sobre la Teoría de Juegos	65
4.2. Equilibrio de Nash en el buque mercante	71
V. <i>La mediación</i>	75
5. La mediación en el buque ante el problema de una lógica progresista	75
5.1. Excurso sobre el trabajo en los buques mercantes	80
5.2. Visión del marino sobre la naturaleza del trabajo en la mar	86
VI. <i>Conclusión</i>	95
<i>Referencias bibliográficas</i>	98



# ***I. Las prácticas de poder***

## ***1. Introducción, un estudio sobre el poder en el buque mercante***

Comenzar este estudio que procura centrarse sobre *la vida a bordo del buque*, sobre el día a día del tripulante a bordo de un buque mercante, podría hacerse aludiendo a múltiples aspectos relevantes de tal situación. De tal manera quizás se empezara discutiendo y delineando las posibles formas que pueden ser adoptadas por parte de los diferentes *roles* que juegan las figuras peculiares que se hallan a bordo de los barcos, como el *capitán*, el *contramaestre*, o el *caldereta*, etc.

No obstante, no por ello se estaría abordando un estudio del barco que refutara la existencia de cualquier otra problemática en el buque, pues no se repudia un posible inicio en el que se analicen los déficits que podría experimentar dicha tripulación debido a su *aislamiento permanente de la sociedad*, examinando tal vez el cómo debe ser llevada la soledad en ese tipo de situaciones, etc.

Sea como fuere cabe empezar de algún modo, hacerlo introduciéndonos de lleno en la problemática que aparece como medular para la vida a bordo del buque mercante será un buen modo de iniciar este estudio, cosa la cual como se ha dicho no condiciona a que no se puedan encontrar demás aspectos problemáticos en el barco con respecto a la vida a bordo —y así de hecho se introducirá la *tesis*.

¿Cuál es ese problema angular del barco? Éste análisis se ocupará de investigar si ese meollo problemático es el *poder*. Sucede que la cuestión del *poder*, cuestión del manejo del mismo entre los mamparos del barco, es propuesta hipotéticamente como pieza indispensable sobre la cual se vendrán a construir la mayor parte de las demás cuestiones que afectan al buque

mercante. Pues es evidente que sobre cómo sea ejercido el poder por el capitán, y también cómo se manejen en ello los oficiales, determinará indudablemente el ambiente del navío. Determinará que unos y otros se sientan o no parte del barco, que tengan ilusión, ganas y empeño en completar la singladura del mejor modo posible. Y todo ello, como se decía, lo configura el *poder*. Ahora seguramente sobresalga la cuestión sobre *qué* es ese poder del que se habla, pues parece que toma la forma de una suerte de ente abstracto capaz de *manejar* y *configurar* al buque y a todo lo que en él se cuece.

Gran parte de los autores en tratar el tema sobre la vida a bordo en los buques mercantes coinciden al apuntar que “la *jerarquía* incide en la mayoría de los aspectos de la vida a bordo, generando malestar, y revelando profundas divisiones sociales dentro de la tripulación. En este aspecto por lo menos parece ofrecer [el buque] un auténtico microcosmos social” [2].

Empezando de esta manera –atendiendo al poder para comprender la estructuración de *la vida a bordo del buque*–, podría sobrevenir la duda de si de hecho el barco merece un estudio dedicado a resaltar las estructuras de *poder* que se ciernen sobre él, por mostrar el pensamiento de que más bien parece que esa situación *jerarquizada* o de *conflictos sobre el poder* un común denominador de toda práctica desarrollada en empresas y lugares de trabajo, y que, de un modo u otro poseen un ciclo propio y natural.

Para resaltar la particularidad de la situación concreta de un buque mercante cabe percatarse de que el buque mercante es especialmente una *constante en el tiempo*, es decir, es particularmente una entidad que ha sabido mantener constante su estructura primigenia, estructura que se forma desde la simple *división de las guardias* hasta la *separación entre comedores de oficialidad y marinería*; y son esas configuraciones, esas prácticas que vienen ya de lejos, las que traen consigo *modos de hacer* que hoy en día se presentan, al menos, como chocantes.

Es de hecho a todas luces evidente que la característica singular de

aislamiento del buque ha facilitado la conservación de ciertas *maneras*, hoy ya no admisibles en otros ambientes, o si se quiere, algo más sorprendentes. Todos estos *modos de hacer* de los que se habla es lo que se propone hallar y discutir en este estudio.

\*

La característica de *retiro* de los barcos –su peculiar aislamiento en medio de la mar– imposibilita tratar al buque como a cualquier otra situación de empresa, e impone así en cierto modo el hacer emerger sus propias características y configuraciones.

De ahí la necesidad de un estudio de este tipo, pues debido a lo peculiar del barco sólo desde tierra –desplegando una teoría que analice fríamente la estructura del buque mercante– se puede urdir una crítica efectiva a propósito del buque, y que, a la larga, pueda ver alguna de sus propuestas cristalizadas en efectivas mejoras en los buques. Se habla así puesto que a bordo del buque de hecho no hay modo de dirimir ni llevar a buen puerto queja alguna que se pudiera tener con respecto al capitán; ni siquiera éste mismo podrá hacer gran cosa ante presiones por parte del armador, o ante gestiones del mismo que desatendiesen a la tripulación sin tener en cuenta ninguno de sus intereses.

Y es que ante el armador la entera tripulación tiene una capacidad fuertemente reducida de protesta. Rodríguez-Martos expresa esta situación al hablar sobre las formas de abuso derivadas de la implantación de las *banderas de conveniencia*: “Un modo de abuso es la de retrasar el pago de los salarios a veces varios meses (...) otro, deriva del hecho de que el armador, al estar inscrito en un país de conveniencia, adquiere de facto una *patente de corso*”[3], convirtiéndose en armador de la marina del país al caso, con la consecuencia de quedar circunscrito a la normativa de ese país. Ello no supone ventaja alguna para los *derechos* de la tripulación, pues los armadores suelen abanderar los buques en países que poseen legislaciones de dudosa rectitud.

## ***1.2. Escisión entre prácticas de poder y Derecho***

**P**artiendo del modo en cómo el filósofo francés Michel Foucault entiende el poder: no como algo dado de lleno –como algo en sí mismo–, sino como necesariamente resultante de una relación; se ve que esto significa que el poder no se podrá imponer por sí mismo[4]. No hay entonces una autoridad en tanto que genuinamente poderosa, alguien no podrá apelar al *poder* para subyugar a un pueblo, pues más bien en la misma subyugación, en el necesario desarrollo e interacción con otros, en el contacto con otro propio de la persona que quiere ser poderosa se dará el poder, no antes. Con tales advertencias se escudriñará el *modo de hacer* de los buques, con la intención de evidenciar aquellas *prácticas* que de un modo u otro mantienen al buque mercante bajo el calificativo de *lugar de represión* –cosa que aun tiene que ser investigada.

Quizás no sea esto dicho de forma directa, pero sí es así –dicho entre líneas– sin embargo al ser comparado el buque con instituciones tan represivas como cárceles y psiquiátricos cuando se hacen estudios sociológicos o psicosociales sobre el mismo. Pues el que para formular una *teoría* sobre el buque mercante se acuda a estudios y material sobre psiquiátricos y demás lugares de características similares ya debe suponer un punto de inflexión y una evidencia[5], al menos, de que cierta semejanza habrá entre todas estas instituciones.

El sociólogo Salvador Giner aporta buenas pistas para descubrir los disfraces que adoptan las *prácticas del poder* –a las que se ha hecho referencia junto con Foucault–, y para ello hablará a propósito del *control*. Entiende Giner que “el control suele ejercerse, sobre todo, gracias al alto grado de *conformidad* en la aceptación de la norma prevaleciente”[6].

Ocurre que, para Giner, “las fuentes de tal conformidad, empero, se renuevan constantemente, pues la marcha temporal de la vida social va generando situaciones que antes eran imprevisibles”[7]. Sin embargo, esa marcha continua y esa mutación de las situaciones no se dan en el buque. Giner nos sigue diciendo que “las instituciones o constelaciones de normas y roles se mantienen en gran parte gracias al *consenso* social. A propósito de este consenso social –indica– debe tenerse en cuenta el elemento de la *coerción*, tanto abierta como despótica, como la más sutil, que entraña la manipulación de las colectividades”[7].

Siguiendo esta acertada receta, es preciso tener en cuenta “la doble vertiente “*consensual y coercitiva*” del control social, en el estudio de la conducta humana”[8]. Pues Giner sigue indicando que ‘toda visión de lo social excesivamente centrada en su aspecto *consensual* pecará de conservadora, no obstante un enfoque que entienda los fenómenos sociales en términos exclusivos de opresión ignoran el alto grado de aceptación del mundo tal cual parece ser, frente a sus asimetrías y desigualdades’[8].

Atendiendo pues a “la medida en que ambos fenómenos –*consenso y coerción*– están presentes y se entremezclan en cada situación dada”, es preciso referirse al elemento de *control* que se encuentra en el buque, debiéndose así en todo caso dividir en su doble vertiente acaba de mostrar todo estudio que se quiera llevar a cabo a propósito del *control* social. Seguidamente se ve que este *control* al que se hace referencia aparece comúnmente citado como *jerarquía*, la cual supone los modos en cómo se configura la tripulación en el barco, y eso se sabe que es en función del tipo de *rol* y *estatus* representado por cada uno de los tripulantes, lo cual conlleva su entera distribución a lo largo y ancho del espacio-tiempo que es el barco, configuración entonces de su vida a bordo.

Siguiendo con Giner este afirmará que “siempre que nos referimos a *roles* y *estatus* estamos hablando de *normas*. Los roles deben cumplirse y el estatus contiene una expectativa de conducta por parte de quienes rodean a quien lo posee. Toda la vida social está permeada de *normatividad*, pero leyes en el sentido de uniformidad observable, de regularidad o frecuencia de género

estrictamente estadístico, y no en el sentido jurídico ni en el sentido de ley inmutable”[6].

Es evidente entonces que el *rol* no es *sui generis*[9], pues como se suele decir es un *actuar* propio del actor que cambia sus ropajes[10], de tal o cual manera, aceptándose variaciones y cambios más o menos radicales en esos *modos de actuar*. De suerte que la persona no será uno sólo de sus múltiples roles, no sólo *alumno, padre, jardinero*, sino que una mezcla de todos ellos[11].

Una profundización sobre este *actor* que es el hombre nos la ofrece el filósofo Martin Heidegger, nos recuerda que “el hombre *es* –es decir, logra *realizarse*– como *poder-ser* [al conocer todas sus posibilidades] (*seinkönnen*), y como tal se encuentra siempre ante determinadas posibilidades que él hace suyas o no suyas. Ve siempre a través de sí mismo en diversos modos y grados posibles”[12]. Por ello mismo, debido a que la persona nunca es algo estático y se ve siempre en una amplia amalgama de posibilidades que puede hacer suyas, cabe entender el *rol* como mera clasificación, como modo de articular *actitudes* esperadas ante un sujeto, nunca como aquello que lo configura definitivamente, pues en la persona no hay carácter definitivo, siempre se halla ante nuevas posibilidades. Como ya se dijo con ayuda de Giner, no entendiendo *rol* o *estatus* como jurisdicción. Es esa pues la *naturaleza* de *rol*, cambiante –entrelazado en las actitudes que son esperadas de tal *padre, cura, etc.*– y que, andando el tiempo muta en ese mismo cambio –nada tiene que ver el *modo de hacer* del *alumno* de hace cincuenta años, con el *alumno* actual, ello es evidencia de la no esteticidad.

En cuanto al buque se sabe que “la tripulación está estructurada en roles: capitán, jefe de máquinas, contramaestre, cocinero, etc. Teniendo cada uno un marco de obligaciones y derechos (...) La normativa que rige las funciones básicas de los distintos roles dentro de una tripulación viene recogida en los reglamentos internos de las navieras, en la legislación mercantil –código de comercio español”[13].

Si se sigue en esta senda sobre los roles y estatus en el buque mercante se ve que se dirá que “en el ámbito del buque mercante, la variedad de roles queda muy mermada, puesto que el rol que pertenece al sujeto como tripulante llega casi a confundirse con la misma persona que lo desempeña”[14].

Pero esto aquí expresado desnaturaliza lo que se ha entendido por *rol*, pues se vio como éste se basaba en un dato estadístico, de modo que la conducta humana es de algún modo generalizada. Se vio que el *rol* se basa en un *básicamente*, en un *comúnmente*, no en un *es así*. Ocurre pues que el tripulante deja de *ser*—un caso particular—, para convertirse en un *rol*, en una serie de normas generalistas. Esta situación deja expuesto y en el aire al tripulante en cuanto a cualquier desmesura que se pueda tomar en detrimento suyo por el incumplimiento de una *norma*. Pues la norma ahora le constituye, y no tiene este tripulante otro derecho que el de cumplir con la misma. Así, es fácil ver a un capitán enervado debido a que un oficial bajó un minuto tarde al comedor, cuando él ya estaba sentado en la mesa, o que llegara a una guardia en el puente apurando demasiado la hora. Estas mismas prácticas, esas reacciones son las que configuran el *poder*. No habiendo *derecho*, o *instancia superior*, como una mayor seguridad para el buque, para una legítima realización de las mismas.

Es claro que es así desde el momento en que se toma un conjunto de normas estipuladas en un código mercantil como referente y guía con la cual juzgar y exigir un comportamiento para con las personas de a bordo; pues en ese caso tales reglas permitirán un *control* exhaustivo sobre el tripulante, siendo examinado y cronometrado como si de una máquina se tratara, apurando el tiempo para lograr un porcentaje determinado; acometiéndose ello tan a menudo que se transmuta lo que es el *rol* del marino, del oficial, capitán, del caldereta, hasta convertirse en la peor pesadilla de los mismos, pues ahora queda justificado todo abuso y presión, al decirles eso de que: “*qué esperas eres*

*oficial y hoy no podrás dormir más de 5 horas, pues tendrás que estar controlando la carga para después salir a navegar”.*

Cabe pues en el buque, como bien nos indica Foucault, “analizar los métodos punitivos no como simples consecuencias del *derecho*, sino como técnicas específicas del campo más general de los demás procedimientos de poder”[15]. Que tales actitudes las cuales se han indicado resulten normales para alguien familiarizado con el mundo de la mar no es de extrañar, pues estará acostumbrado a ellas. Es en este caso buen indicativo de la anomalía el que a alguien ajeno le parezcan sorprendentes, y sobre todo que no se hallen *prácticas* similares en otros lugares, y sólo así en otras instituciones fuertemente jerarquizadas como ejércitos, cárceles, o psiquiátricos.

### ***1.3. Microfísica del poder en el buque mercante***

Ha quedado resuelto que el comportamiento del tripulante en el buque, sus obligaciones, no pueden quedar resumidas a meros epígrafes de un código, pues debido al hecho particular del barco –que conjuga *vida* y *trabajo*– esas mismas normas se volverán en contra del tripulante, reduciéndose todo su derecho al cumplimiento de las mismas, no habiendo posibilidad de diálogo. Cabe pues, abrir esa posibilidad de diálogo, esto no significa permitir que por ejemplo un oficial responda airadamente cuando el capitán le indica algo en una reprimenda. Sino que, haya organismos capaces de atender a reclamaciones de oficiales y subordinados, reclamaciones las cuales sean efectivas y tenidas en consideración lo antes posible.

Ahora bien, esta *conducta* de la tripulación, su *rol*, no viene impuesta gratuitamente pues “por encima de todo, hay unos objetivos a cumplir,

finalidad para la cual fue creada la *institución* –en este caso el buque– y que marca ineludiblemente la vida de sus internos. Pues estos están por algo y para algo allí”[16].

Se suele afirmar de este modo para el barco que dado que posee una “estructura *jerárquica*, se sustenta sobre la base de un respeto a la autoridad y, en consecuencia, los oficiales tenderán a marcar ciertas distancias con respecto del resto de la tripulación”[17]. Se dice igualmente que ello corresponde al hecho de que “toda *institución total* está regida por una serie de normas que pretenden garantizar la consecución del objetivo perseguido. Estas normas son a veces reglamentos o leyes escritas y otras veces son costumbres, tradiciones que, sin estar prescritas llegan a formar parte fundamental del sistema de vida”[17]. Son estos suficientes prolegómenos para que se asegure que de hecho “el elemento de *autoridad* y la estructura *jerárquica* de un buque mercante, como en toda institución total, son de hecho necesarios para garantizar el buen funcionamiento de la misma”.

Todas estas declaraciones toman como precepto lo que normalmente se entiende por *poder*, como una suerte de situación en la que “el poder tiene la función de guiar estructuras sociales a base de un flujo más o menos coherente de decisiones, que a su vez, intentan producir un orden deseado”[18]. Sin percatarse sin embargo que ya aquí ha sucedido una trasmutación, una ocultación del poder como otra cosa, no como sus *prácticas* sino como algo en sí mismo. Se nos dice ahora que el poder es algo en sí mismo, y además procura *orden*.

Como se insinuó al inicio gracias a Foucault es claro que “si se acepta que el poder es en sí mismo un despliegue de una relación de fuerza, habría que analizarlo bajo la figura del enfrentamiento, combate, choque o guerra”[19], eso lo dice Francisco Ávila-Fuenmayor. Así por ejemplo en el análisis del poder político, se descubre también con sus palabras que éste se revela en “mantener permanentemente relaciones de fuerza por medio de la guerra silenciosa la cual

estaría incrustada desde el tejido de las instituciones económicas, hasta en el lenguaje”[20].

De esta forma Foucault termina declarando que en realidad “se trata de una *microfísica del poder*, de suerte que el poder que en ella se ejerce no se conciba como una propiedad, sino como una estrategia, unas maniobras, técnicas, funcionamientos”[21]. No por lo que invocan, sino por lo que consiguen.

Eso significa para éste caso que tratamos que lo que se pretendía justificar, el *orden* y buen funcionamiento del barco en función del *poder*, quede falseado. Ahora “el poder no es mantenimiento y continuación de las relaciones económicas, sino básicamente una relación de fuerza en sí misma. Esto significa que el poder es básicamente lo que reprime”.

Así esta nueva emergencia de las relaciones indica que la *jerarquía*, como arma del *poder*, se consolida en el barco gracias a una *disciplina*: ‘Fabrican las *disciplinas* espacios complejos: arquitectónicos, funcionales y jerárquicos a la vez. Son espacios que establecen la fijación y permiten la circulación; recortan segmentos individuales e instauran relaciones operatorias; marcan lugares e indican valores. Garantizan la obediencia de los individuos pero también una mejor economía del tiempo y de los gestos’ [22].

### ***1.3.1. La constricción del tiempo***

Todo este entramado que se yergue sobre el buque, siempre dado en las relaciones, viene a plasmarse en el indicativo más evidente y que menos se tiene en cuenta, en el *tiempo*. Utilizando las categorías de *consenso* y *coerción* que anteriormente se descubrieron para estudiar el *control social*, se ve que en cuanto a la distribución de tiempos en un buque no hay de hecho consenso alguno, y este no se adecúa a las necesidades de los tripulantes, sino que, estos se subordinan al *tiempo*, o lo que es lo mismo, a la disciplina establecida en ese

tiempo.

Richard Sennett dice a propósito del tiempo que “es el único recurso del cual pueden disponer gratuitamente los que viven en el escalón más bajo de la sociedad”[23]. Es decir, incluso aquellos sometidos totalmente por los poderes superiores disponen de *tiempo*, y no sólo eso, pues es éste para ellos su único recurso.

Si examinamos el trato de ese elemento clave en las prácticas de poder que se acaban de proponer –el *tiempo* en el buque–, se encontrará que se suele hablar a propósito del barco como “sociedad de 24 horas, en la cual la rutina de las guardias y los sistemas de trabajo no sólo no marcan el sistema de trabajo, sino también las comidas, el descanso, las actividades de ocio y los contactos sociales”[23].

Es ello evidencia de que esa *disciplina* impregna todo el ámbito del buque, y ello significa que el *poder* y la represión también lo harán, y sobre todo debido a que lo hizo la *disciplina*. En efecto, si se ha podido ver que tales *disciplinas* no son sinónimo de *orden*, o necesidades imperiosas de las empresas, no adquirirán tales atributos por el hecho de ser autoritarias y jerárquicas. Por ello, cabe afirmar que la autoridad no conforma el buen funcionamiento sino *un funcionamiento*, que por otro lado es *represivo*.

#### **1.4. Poder simbólico**

Se ha indicado hasta el momento la falta al identificar *roles* o *estatus* posibles en el buque con lo que debe ser supuesto, esperado y exigido para con un tripulante embarcado, pues eso no hacía más que reducir sus expectativas a mera normatividad. A continuación se ha seguido la línea argumentativa la cual indicaba que ya no sólo no hay una *acción predilecta* altamente normativizada para con los tripulantes, sino que, incluso la condición de posibilidad de las mismas –el beneficio para la empresa– debido a su supuesta mejora en

organización y resolución del buque son tan perjudiciales como lo anterior. Pues, ese autoritarismo y jerarquía legitimada no tiene poder de por sí, como tampoco representa un orden, sino que, como se ha podido ver, en el desarrollo de sus intercambios y relaciones se solidifican *prácticas de poder* que, lejos de ser beneficiosas, corroen el ambiente y vida en el buque.

Aclarados mínimamente estos puntos, es necesario abrir cuestiones sobre otra forma de *poder* que igualmente se oculta en todo aquello que se ve de común y normal en el barco.

Para sacar a la luz esta tercera forma de *poder* se atenderá igualmente al discurso de Giner, éste dice que “la fábrica o empresa es un sistema social, con una estructura formal o asociativa y otra informal, espontánea, compuesta por una red de afectos y hostilidades, o sea, de grupos primarios: la primera no debe contradecir a la segunda, si es que han de evitarse los conflictos, el descontento y la baja productividad y el autoritarismo debe ser eliminado”[24].

En lo que se refiere al buque mercante sería difícil diferenciar entre esas dos estructuras —*primaria asociativa y secundaria informal*—; ya que toda posible relación informal vendrá modelada por el conjunto de normativas con las que se regula la tripulación. Por ello mismo suele decirse que “el que sube a un barco se encuentra con un organigrama de tripulación, en el que cada uno tiene una misión bien definida, y así el propio recién embarcado se sitúa pronto, pues conoce los cargos antes que a las personas que los ocupan. El capitán es el capitán, aunque tarde días en saber cómo se llama y lo mismo ocurre con el carpintero, el electricista, los engrasadores, etc.”[25]

No deja de ser esto consecuencia de la *trasmutación del rol* de la que se habló antes, pues si se piensa en una empresa en tierra, habiendo en ella capataces, empelados de mí mismo rango, directores, etc. A priori no cabe suponer demasiado sobre cómo se desarrollará el entorno informal en una empresa cualquiera, sí sería así si se imaginara una empresa autoritaria, como de hecho

se puede uno imaginar el barco.

Muy cerca de esta situación informal que se quiere diferenciar de la mera asociación o relaciones contractualitas, se perciben que ciertos factores de peso como la *cultura* y ciertas afinidades personales, así como el *lenguaje*, influirán enormemente en el establecimiento o no de esas relaciones de informalidad.

Conforme a esto Goffman apuntilla el que “ninguna persona podrá considerarse miembro de su correspondiente colectivo si no domina el lenguaje propio como profesional”[26]. Esto si se entiende para aquello que nos interesa, el buque mercante, significa que aquel espacio necesario que se acaba de abrir, el espacio informal, deberá pasar antes por el colador del *lenguaje profesional*. Es decir, que toda interacción cultural en el buque se medirá primero con la dimensión cultural que acarrea el *lenguaje profesional* en cuestión. De esta forma la *informalidad*, o si se quiere el espacio personal, viene determinada por un lenguaje profesional, y por ello técnico y normativizado.

\*

Se acaba de apuntar a un tipo de *poder* que no se deja ver con facilidad; se denuncia así un tipo de *prejuicio* o *ideario* tras —como sucede en la mayoría de *lenguajes*— el *lenguaje marítimo*. Se habla entonces de un tipo de rencilla en eso que se podría llamar “cultura hablada”, pero cabe aclarar que nos estamos refiriendo a un lenguaje o pseudo-lenguaje fruto de tecnicismos propios del barco, es decir, se habla del “lenguaje de la mar”.

Esto no es nada nuevo, y es hallado en toda *cultura*, pues todos contemplan una *idea* de las demás *culturas* que, en función de una mayor o menor fortuna, adquirirá la forma que se identificará con *la realidad misma* de la *cultura* en cuestión. Pierre Bourdieu identifica esto de lo que se habla como: “el *poder simbólico*, el cual es ese poder invisible que no puede ejercerse sino con la complicidad de los que no quieren saber lo que sufren o que lo ejercen”.

Cabe manifestar entonces que no es correcto relacionar un *choque de culturas*, o mejor, encuentro cultural, como algo conflictivo, y que más bien sucede que ese conflicto ha aparecido por la intervención de ciertas *prácticas* de poder. Se asume inconscientemente que lo problemático es el tope cultural en afirmaciones que aseguran que “los conflictos son inevitables cuando se juntan en el mismo lugar de trabajo personas de varias culturas. Sin embargo, cuando los oficiales al mando toman deliberadamente una ventaja deshonesta sobre la vulnerabilidad social o económica de estos trabajadores, por ser de otra cultura, se produce explotación, que es una forma de violencia”[27].

Es necesario denominar esa clase de *poder*, que se dice transmuta la naturaleza de las relaciones interculturales –y por tanto también del buque mercante– al cual ahora se trata de dar relieve, del mismo modo como se vio que lo hacía Bourdieu, llamándole *poder simbólico*. Bourdieu seguirá diciendo que: los *universos simbólicos* conciernen a “mitos, lengua, arte, y ciencia como instrumentos de conocimiento y de construcción del mundo de los objetos”. Cabe distinguir y rechazar esta *concepción simbólica* de la de *cultura*, como fuente de posibles problemas, ya desde un principio. Pues la *cultura* a pesar de recaer sobre todos aquellos aspectos en los que toma forma el *simbolismo* –arte, ciencia, lengua, etc.– no tiene en cuenta sin embargo el trato *simbólico* del que hablamos y calificamos como las *maneras*, los modos y *actitudes* de las personas para y *con* esos símbolos que le sean atribuidos.

En efecto, en cuanto al *simbolismo* y su carácter de *poder*, no es adecuado confundirlo con un determinado *modo de hacer cultural* el cual se presente como constreñido y déspota a nuestros ojos; sino que nos interesa el asentamiento del *poder* en ese entramado simbólico. Puesto que la *cultura* no conlleva necesariamente un *poder*, esta no es causa del mismo, pero si condición necesaria para el *poder*. Y es que se vio que este último cristaliza en *prácticas* y realizaciones específicas, que pretenden decir que su ley es necesaria y que, por ella, cabe asumir una serie de prejuicios. El poder pretende siempre justificar la

barbarie por su supuesta autoridad.

Sennett habla de lo que supone el símbolo *ser griego* para unos trabajadores, para los cuales “no ser un buen griego era una poderosa herramienta de vergüenza, y, en consecuencia, de disciplina de trabajo”[28]. Pasa el carácter cultural a ser una herramienta del poder, a través del *simbolismo* de lo griego.

Un simbolismo análogo está insertado en los barcos, se dice que “los marinos manifiestan ser una raza aparte, aunque no está claro exactamente qué es lo que quieren decir”[29], pero se intuye que con ese modo de hablar se sobrentienden actitudes que le son inherentes al marino, disciplinas que son necesariamente con los marinos: “el hombre de mar está habituado a estar siempre disponible, para él es normal que se requieran sus servicios aunque esté en sus horas libres”[30]. Queda articulado el poder entre esos elementos que se presentan como valores y actitudes, a los que se apela para envalentonar la acción[31].

Nos hemos insertado en el pleno movimiento del simbolismo, del ocultamiento y constricción, mundo también de las expresiones diarias. Es lo que Goffman entiende por acción *ubicada*, en el mundo de lo cotidiano, “en las actitudes <<cara a cara>> se constituye un sistema articulado y persistente de reglas, normas y rituales”[32].

Bourdieu lo expresará diciendo que “el poder simbólico es un poder de construcción de la realidad que tiende a establecer un orden *gnoseológico*: el sentido inmediato del mundo (y en particular, del mundo social) supone lo que Durkheim llama el *conformismo* lógico, es decir ‘una concepción homogénea del tiempo, del espacio, del número, de la causa, que hace posible el acuerdo entre las inteligencias’”[33].

### ***1.4.1 Formas de poder tras el lenguaje***

Resuena ahora la emergencia de desenterrar el modo en cómo fueron osificados y construidos los pequeños gestos, las órdenes, los reglamentos y su

efectividad al aplicarlos, así como la descripción de la posición de los marinos, para hallar en ese conjunto simbólico el siempre huidizo sello del poder. Cabe enfocarse a esa engañosa *disciplina*[34] del lenguaje marítimo “el cual a través de modernizaciones, ha sabido [como mayoritariamente ha hecho el mundo marítimo] conservar su modo prístino, y belleza”[35]. Allegándonos cuanto podamos a los ritmos establecidos por esas voces, a las ocupaciones, a las regulaciones de ciclos de repetición, modo que prontamente también distinguimos en colegios y hospitales[36]. Es relevante ver si esos ritmos son meras *disciplinas* o el necesario movimiento para sobrevivir a bordo.

Este acercamiento a las palabras para incitarles a que nos muestren su dominio, no se quiere ocupar de las ideas centradas en conceptos derivados de palabras o *frases hechas* típicas del mundo de la mar. Como bien podría hacerse con “*lobo de mar*”, u “*hombre de mar*” para referir una taciturnidad y entereza, fruto de la vida en la mar en la que día tras día se tratará con los mismos al acabar el trabajo, en un barco que se zarandea y que, si los servicios de uno son requeridos será despertado a medio sueño sin problema[37].

Este modo de hablar ciertamente no es nuevo, ya en tiempos de Magallanes se decía de él: “he was more constant than ever anyone in the greatest adversity. He endured hunger better than all the others and more accurately than any man in the world did he understand sea charts and navigation”[38]. Barcos sólo *soportados* por héroes, y conservados gracias sobre todo a su gran jerarquización de la tripulación; ciertamente en el siglo XIII pasados tres desde la muerte Magallanes seguía patente tal jerarquía naval, de generales, comandantes, oficiales, contramaestres, barbitones, cirujanos, etcétera. Es una forma de taxonomía que caracteriza y por ello construye clases excluyendo consideraciones de número, así como garantizando la obediencia de los individuos[39].

Pero todavía es hoy así, no se han dejado descubrir los usos del poder en las palabras, en la clasificación y control que establecen[40], y se puede

encontrar en una tripulación de quince personas en la que cinco de ellos poseerán la misma categoría –marineros–, mientras que los diez restantes, entre capitán, primer oficial, segundo y tercero de puente, alumno, jefe de máquinas y oficiales de máquinas, contraмаestre, calderetero, enchufador y cocinero poseerán todos *rangos* distintos[41].

Este modo de referirse al lenguaje no es nuevo, el filósofo Ludwig Wittgenstein ya hablaba de que las palabras no refieren tanto a la cosa, sino al *uso*, al juego de relaciones en el que adquiere sentido la palabra. Decía él que los juegos lingüísticos venían a expresar la forma de vida (*Lebensform*) de sus hablantes[42].

Como se dijo éste *poder* que se viene ahora a colorear en el lenguaje marítimo no es el concepto que esconde tal o cual palabra, ni tampoco es algo como una frase hecha, o típica de la mar que poseyera alguna que otra connotación oculta, sino que es algo –esto de lo que se habla– dado en el interior de ambos casos, como base prístina; pues es el *modo* de hablar mismo, es decir, la *manera* en que se habla, lo que se supone y da por hecho al hacerlo, que debe ser así, y no hay en ello idea oculta posible.

Esto mismo justifica los *modos de hacer*, pues de hecho el lenguaje si es pensado bajo la concepción wittgensteiniana, corresponde a *usos*[43], y por tanto, a situaciones concretas, o mejor dicho, a esta o aquella ejecución.

Esto rompe la típica creencia de que aquello que significa una palabra es un significante único[44], como si ‘Sol’ sólo hiciera referencia al astro, y ello fuera su significado. Pero rápidamente se puede uno percatar de que la palabra ‘babor’ puede servir para indicar al oficial que caiga tantos grados sobre el rumbo que se lleva, o para indicar la isla que se halla a nuestra banda, incluso podría ser referida con tal palabra la banda en que un buque posee un bote salvavidas.

Luego es claro que el significado de ‘babor’ parece no ser tan fácilmente

uno sólo – como parecía claro antes al decirse que ‘Sol’ se refiere a *aquel astro en concreto* –, ya que se acaba de ver tres posibles acepciones de entre las infinitas que podrían aplicársele a tal nombre (‘babor’).

Con todo esto se hace claro que en el modo mismo de emplear la palabra, es decir, en el *empleando* mismo la palabra en este preciso instante, toma esta su significado. A ello, al modo en que esta o aquella persona emplea la misma palabra para darle el mismo o distintos significados se le podemos llamar *intención*. Y será esta intención la que primariamente configure el significado de mis aserciones.

Por ello mismo, afirmaciones, modos de hacer o actitudes del pasado, no hacen sino que traer consigo el empeño controlador que en antaño se ponía en todo lo que se desarrollaba en los barcos. Y es que a pesar de cambiar, o si se prefiere evolucionar de algún modo las palabras y la presentación, el ademán y lo que se presupone al decirla es aquello que conforma definitivamente la práctica de *poder* que ahora se acaba de poner al descubierto.

## ***II. La soledad***

### ***2. Soledad como diferencia normativizada, y el factor emocional***

La soledad en la mar puede parecer efecto directo del poder, de la constricción entre mamparos, fruto de la relación oficialidad-subalternos[45], también se acostumbra a hablar de la soledad como resultado de las largas temporadas fuera de casa. De hecho la sensación de soledad es de las más marcadas que pesa sobre el hombre de mar[46].

Es indiscutible lo común que resulta asociar la mar y los marinos a imágenes de evocadora soledad, en donde el marino de un modo especial y característico suyo es celoso de una intimidad[46], como personas de por sí solitarias y reacias a relacionarse.

A pesar de ese romanticismo más bien fantasioso, el psicologismo acostumbra a enfocar la soledad contrastándola con una situación de aislamiento físico[47], surgiendo pues el sentimiento de soledad como respuesta ante la falta de una relación particular[48], y cuyas consecuencias dependen directamente del nivel de control que el sujeto ejerce sobre el *déficit racional*[49].

Esto significa que ésta soledad de la que habla la psicología, que tendría en condiciones normales que ser regulada por el sujeto, con el fin de poseer una suerte de control para estabilizarla, no es de hecho controlable por el sujeto que se encuentra a bordo del buque, pues ese grado de *socialización*, o *relación racional* específico, viene fuertemente marcado por unas prescripciones normativas propias del barco sobre las que el tripulante, a excepción del capitán, no puede decidir.

Tratar la soledad del barco como aquello que Giner ve en “el hombre que sólo puede existir cuando está inmerso en su propia especie, en y a través de

ella”[50]. Soledad debido al bajo número de personas que me rodea; soledad nostálgica como inherente al barco, sería despojar del problema a aquello que realmente lo mantiene, y cargar las culpas al saco de la *tradición*, y de las *viejas costumbres*: con sus *poderes* ocultos. Antiguamente, como caso atípico, armadores alemanes procuraban segundas tripulaciones para que descansaran los que acababan de llegar a puerto[51], tal iniciativa duró poco. Hoy en día en la marina mercante “no parece importar el factor fatigas ni a los armadores ni a la administración”[52], no es de extrañar por lo tanto el arraigo en el barco de un sentimiento de abandono y soledad.

Antes que cualquier otro fue Aristóteles quien informó sobre la inherente necesidad social de toda persona, lo expresó con su *zoon politikón*, animal social, así dijo que toda persona era un *animal* de la *política*[53]. Este valor de la Grecia clásica no es el de las relaciones públicas, sino el de la igualdad, pues la ciudad, la *polis*[54], el pretendido lugar de todos, lo es por ser cuidadoso del ideal de *justicia*, lo cual quiere ser lo igual. Si en el barco se clama por la soledad, será también por el distanciamiento de personas queridas, pero en su raíz esta soledad se refiere a la falta de igualdad, fruto de una fuerte y descuidada normatividad.

La soledad viene a cristalizar pues en la diferencia, esto se viene a denominar: el *Paradigma del arca de Noé*, en donde como sucedía en el arca “ estar solo es ser diferente y ser diferente es estar solo, y estar dentro de este círculo fatal es estar solo. Estar solo es haber fracasado”[55]. Aparece así la raíz de la soledad como la una diferencia, impuesta.

Que lo más cerca que llegue a estar del puerto un petrolero sea la *monoboya*, que descuide el armador totalmente las necesidades humanas de los tripulantes se dice que es una necesidad, aunque el principio de esa cadena de necesidades es simplemente el afán de ganancias de un naviero, necesidades que ignoran las necesidades en este caso primordiales de los tripulantes.

Será ello, afirmar la impetuosidad de los valores mercantiles, en el caso concreto del buque mercante, obviar las relaciones de poder que operan tal ocultamiento.

Si se apuntara a que ciertamente puede darse una presión por parte de la normatividad del barco y que, en todo caso, es bien variable en función de los representantes de tal normativa a bordo, como el capitán, o los oficiales, no se estaría equivocado.

Pues parece sensato pensar que según una suerte de *carisma* o tacto a la hora de tratar con la tripulación se vendrá a establecer la buena convivencia en el buque, y así en todo caso, parecería que las buenas o malas condiciones a bordo dependerán, en una proporción no desdeñable, de ese factor azaroso.

Esto es lo que se viene a decir al proclamar que “conocer la base sobre la que estructuramos la percepción de los demás proporciona información valiosa acerca de nosotros mismos como individuos (lo cual se relaciona con la soledad) pero también de los valores y costumbres de nuestro medio social y cultural”[56].

Se coincide por tanto en que la soledad es un estado emocional que sobreviene cuando la persona no ha logrado las relaciones interpersonales íntimas o estrechas que desea, y por ello el barco en su estructura física que impide la relación personal es un buen ejemplo de ello.

Pero, lejos de ser un factor inevitable —puesto que el barco siempre presentará de un modo u otro características físicas similares—, se reconoce que este “estado de insatisfacción parece afectar a un número cada vez mayor de personas, a pesar de que las condiciones de vida están mejorando”[57], para resaltar que no es tanto *la estructura* lo que determina la soledad sino la calidad o modo en que se lleven las relaciones.

\*

Se apunta aquí justamente a una dicotomía al entender la soledad, distinguiendo entre una ausencia de compañía (*soledad social*)[57], y aquello “que algunos autores quieren entender como una experiencia subjetiva mucho más compleja que tiene su origen en el modo en el que el individuo percibe la calidad de sus relaciones (*soledad emocional*)”[57].

En un estudio de psicología realizado por profesores de la Universidad de Granada sobre la soledad y su percepción, se dice que ésta, lejos de ser una característica individual de quienes la padecen[58], como podría pensarse diciendo que: “esta soledad podrá ser más o menos acusada, tanto a tenor de las circunstancias del propio individuo, como a tenor del ambiente de a bordo”[59], para relatar el hecho de que se trata de un estado dinámico y complejo y que va más allá del ámbito privado[58]; puesto que es un problema psicosocial y que por tanto es probable que quienes compartan una misma cultura tengan percepciones similares[60].

Sin embargo nos percatamos del hecho de que en el barco la cultura — como conjunto de reglas sociales que informarán de lo que se considera que está bien o está mal, en este caso sobre la soledad— viene a ser sustituida por las normas propias del barco, y que la legalidad establecida en la propia *cultura marítima*, jerarquizada como se vio anteriormente, se configura de manera que cualquier sugestión por la propia cultura que pudieran tener los tripulantes viene a subyugarse y quedar determinada en función de la llamada *cultura del barco* o marítima.

El estudio sobre la percepción de la Universidad de Granada sobre la soledad del que se habla preguntaba a “300 alumnos estudiantes de tercer año de Psicología (varones y mujeres), sobre tipos de <<personas que pueden sentirse solas >>, cada participante debería escribir siete tipos, entre los que

surgieron vemos: anciano, divorciado, viudo, enfermo, hospitalizado, extranjero, mendigo, huérfano, soltero, adolescente, discapacitado, depresivo, estudiante fuera de casa, adicto, introvertido, preso, enfermo de SIDA y homosexual. Surgiendo también la categoría de soldado, y ama de casa cuando se hablaba de hombres y mujeres respectivamente” [61].

Esta manera de percibir la soledad concuerda con la *Teoría de la integración social* de Durkheim, por la que “se tiende a pensar que quienes conviven con otras personas experimentan menos sentimientos de soledad que quienes viven solos” [62].

Ese mismo modo de pensar es el que se le atribuye a los más solitarios del barco, soledad que quizás un individuo sin lazos afectivos fuertes en tierra no acusaría [63].

En la misma línea se dice que un oficial tendrá menos dificultades para reintegrarse en la sociedad que un subalterno, debido a poseer unas conexiones –ahora no familiares sino culturales– que le servirán de puente. “Greater educational attainment and higher income are associated with less loneliness” [64].

Sin embargo, esta manera de pensar descuida el punto que se ha ido señalando todo el rato, el factor emocional de la soledad, por ello a lo dicho anteriormente cabe añadir “but this effect is predominantly indirect and has been attributed to larger social networks” –como la red social que conforma el barco–, pues quedan a menudo olvidadas en esas redes, las relaciones de sumisión, de estratificación de clases, que no tienen por qué ser agresivas, las cuales hacen que el marino posea una mayor o menor confianza.

Eso se refleja –tal afectación de las relaciones jerárquicas– en la mayor dificultad de adaptación de los subalternos en sus familias de la que tienen oficiales y capitanes.

De eso mismo advierten los que llevaron a cabo el estudio de psicología al que

se ha hecho referencia, estos concluyen que “ la *creencia en el mundo justo*, puede llevar a atribuir la causa de las características indeseables o negativas [soledad] que posee una persona a factores personales que la hacen merecedora de lo que ocurre ”[65].

## ***2.1. Tres definiciones para soledad***

Es claro que la soledad en el buque no sólo estará determinada por el factor restrictivo de la situación. Algunos autores ante las diferentes percepciones que se puede tener de la soledad, han venido a hablar de tres tipos específicos para su clasificación:

‘1)[La soledad] es multidimensional, pues involucra aspectos de personalidad (evaluaciones cognoscitivas, antecedentes de desarrollo afectivo y autoestima), de interacción social y de habilidades conductuales; 2) es un fenómeno subjetivo y potencialmente estresante ya que depende de la interpretación que haga el sujeto de la situación que está viviendo para que la carencia afectiva-social y/o física que identifique sea evaluada como una situación negativa, o bien, como una oportunidad de autoconocimiento; 3) es secuencial, ya que puede estudiarse como un proceso que tiene antecedentes, manifestaciones y consecuencias, que varía en intensidad y duración a través de factores contribuyentes físico-situacionales, socio-culturales y de personalidad’[66].

Este último punto evidencia la interconexión entre aspectos personales, culturales, así como físicos, propios de la situación así como de las carencias afectivas que se entremezclan para evaluar la soledad.

Igualmente en los buques, aun siendo aquella soledad derivada del encierro, del estar *atrapado entre cuatro mamparos*, común entre los tripulantes, también se podrá ser detectada en función del carácter y relaciones interpersonales que

conservar el tripulante con el exterior, así como en su facilidad para establecer nuevas relaciones en el barco, como un factor que regula la soledad en el buque.

Aunque a pesar de esto, parece que en el espacio del buque acaba prevaleciendo aquella soledad derivada de un tipo de relaciones forzadas, atravesadas por una regularidad que la deseca y esteriliza, aislando a las personas entre sí.

Así lo expresa Robert S. Weiss al decir que “la soledad de aislamiento emocional ocurre ante la ausencia de un apego emocional cercano y solamente puede remediarse por la incorporación de otro apego emocional o por la reintegración del que se había perdido; en contraste, la soledad de aislamiento social está vinculada con la ausencia de una red social y esta ausencia sólo puede remediarse por el acceso a dicha red”[67].

Existen datos[68] al respecto, que aseguran que en cuanto la calidad más que la cantidad de contactos sociales tiene mayor relevancia para resolver la soledad[69].

## ***2.2. Soledad debido al estrés y a la falsa percepción de la realidad.***

Ante la incapacidad de procurar una relación con la red social en el buque, será imprescindible procurar —estudiando el alcance de la normatividad en las relaciones— unas relaciones emocionales suficientes para la estabilidad de todos los tripulantes, siendo tan relevantes las características ofrecidas por el buque culturalmente a nivel de vida social, como la predisposición particular de los tripulantes para caer en una mayor o menor soledad[70].

Lo que esta perspectiva quiere remarcar es que la soledad en el buque no es tan irremediable como puede parecer a priori debido a toda la literatura que

persuade a menudo con imágenes sobrecogedoras sobre la *soledad en la mar*.

Investigadores de la Universidad de Chicago del centro de Investigaciones sobre la Neurociencia Social y Cognitiva expresan que “early studies suggested that behavioral and personality correlates of loneliness tend to be true only for chronically lonely individuals, not for “state-lonely” individuals whose loneliness is adequately explained by potent situational factors (e.g., widowhood, geographical relocation)” [71].

Cabe atender a otra perspectiva de soledad la cual seguramente pase desapercibida tras soledades por desajustes emocionales, o aislamientos sociales, esta perspectiva que se añade sin embargo, nos acerca a una mejor visualización de la estructura de relaciones que conforman al barco y de la gran influencia que esas relaciones –en un principio empresariales– producen en los tripulantes:

‘A third conceptual approach to loneliness is represented by cognitive discrepancy theory, which specifies loneliness as the consequence of altered social perceptions and attributions. Specifically, loneliness is defined as the distress that occurs when one’s social relationships are perceived as being less satisfying than what is desired (Peplau & Perlman, 1982). From a cognitive discrepancy perspective, it is clear that loneliness is not synonymous with being alone, nor does being with others guarantee protection from feelings of loneliness (Peplau & Perlman, 1982). Rather, discrepancies between ideal and perceived interpersonal relationships produce and maintain feelings of loneliness’ [72].

### ***III. El conflicto***

Οὐδὲ καλὰς σοφίας ἐστὶν χάρις  
εἰ μὴ τις ἔχει σεμνὰν ὑγίειαν  
.....  
τίς γὰρ ἀδονὰς ἄτερ  
θφατῶν βίος ποθεινός ἢ ποία τυραννίς;  
τᾶς δ' ἄτερ οὐδὲ θεῶν ζαλωτός αἰών<sup>[73]</sup>.

(*Simónides*)

#### ***3. Definición de conflicto***

Debido a la ventolera se acaba de traer con las dos exposiciones anteriores sobre el *poder* y la *soledad* en el buque mercante, cabe reconocer algo, como bien indica el sociólogo Georg Simmel “no es cierto que la vida colectiva sería más rica y plena si se eliminaran las energías repulsivas que, consideradas aisladamente, son también destructivas<sup>[74]</sup>: el resultado sería tan distorsionado e irrealizable como el que resultaría de pretender eliminar las energías cooperativas, la simpatía, la solidaridad o la convergencia de intereses.”<sup>[75]</sup>

Este conflicto que ahora muestra su cara de necesidad, cara de que tiene que estar ahí sino la cosa no funcionaría del todo, es el grito y la imagen que ha calado en el mundo de la mar, originalmente guerrero, como muestra el juramento que hacen repetir en un curso de la marina norteamericana: “I am a United States Sailor. I will support and defend the Constitution of the United States of America and I will obey the orders of those appointed over me. I represent the fighting spirit of the Navy and those who have gone before me to defend freedom and democracy around the world. I proudly serve my country’s Navy combat team with honor, courage and commitment. I am committed to excellence and fair treatment of all”<sup>[75]</sup>.

Se entrará ahora a ver cómo hay que entender el conflicto en el buque mercante, para ello primeramente se tendrá que aclarar desde perspectivas sociológicas y psicosociales lo que es propiamente un *conflicto*, para no caer ya en un primer momento en el error de un modo de pensar que entienda la conflictividad de manera común o cotidiana, para ello habrá que dirigirse al conjunto de definiciones que más o menos dan realidad y consistencia a lo que se entiende por conflicto.

Nos centraremos en una primera propuesta sobre el *conflicto* y sus distintas fases, concretamente en la propuesta del sociólogo Thomas Luckmann, sin por ello tener que desatender el análisis al plano de *actividad en el buque mercante*.

Prestando atención entonces a esta primera interpretación sobre lo que sea eso que es llamado *conflicto*, se irá a lo que se considera como los principales componentes del conflicto, así como hacia sus relaciones dentro de un contexto social más amplio[77].

Es preciso apuntar, ya en la descripción de lo que sea *conflicto*, que se está atendiendo a algo primario, dado en todo “conjunto de personas”; es éste último también llamado *grupo*, palabra incorporada a los usos modernos a través del italiano *gruppo* (en la forma arcaica) o *grupo* (más usual hoy) referido a una pintura o una escultura que representa a varios individuos[78].

De hecho toda pintura social parece entrañar un tipo de *conflicto* o *trifulca*, una suerte de *quehacer problemático*. Kafka ofrece un claro ejemplo de esta suerte de problemática, a la vez que cierta perplejidad, ante lo social; en su libro *El Castillo* se halla un ejemplo de este típico enredo social:

“durante todo ese tiempo K. estuvo examinando su rostro, y ahora lo hizo por última vez. Era Barnabás aproximadamente alto como K.; sin embargo, su mirada parecía descender hasta K., si bien esto sucedía casi con humildad; pues era imposible que aquel hombre avergonzase a

nadie. No era, desde luego, más que un mensajero; ignoraba el contenido de las cartas que debía entregar; sin embargo, también su mirada, su sonrisa, su andar, parecían un mensaje.”[79].

### ***3.1. Conflicto en el buque mercante***

Siguiendo esta línea de desarrollo, como dice Simmel, podría parecer que el conflicto es quehacer de instituciones o situaciones de las que se deberá encargar la psicología social y la sociología sólo en caso de que se perdiese una unidad, digamos, connatural a lo social[80]. De modo que al perderla, pues, habrá conflicto.

En el buque mercante conflicto es sinónimo de problema, de algo que está por solucionar, o de una falta de entendimiento entre las partes que lleva, por ejemplo, a la actuación poco clara del marinero al recibir la orden de un oficial.

Para concretar el ejemplo, en mi experiencia personal a bordo de un portacontenedores, recuerdo que el capitán hablaba de un modo cerrado, impidiendo una fácil comprensión de lo que decía, asimismo parecía incomodarse si alguien andaba preguntando por lo que había dicho, había entonces que improvisar de algún modo o adivinar más o menos a lo que se refería cuando te había ordenado realizar alguna tarea. A pesar de la singularidad de este caso concreto, vale la pena resaltar la facilidad con la que puede surgir este *problema* al que ahora llamamos *conflicto*.

Por ello se suele decir que para el buen desarrollo del trabajo y de la vida a bordo, para que sea seguro el barco, y pueda cumplir el tráfico que le ha sido

asignado con garantías, es necesaria una buena convivencia, un buen entendimiento[27].

Quizás por esta razón se asegure que “los conflictos son inevitables cuando se juntan en el mismo lugar de trabajo personas de varias culturas.” [27]. Es decir, la existencia de diversas culturas en un mismo barco es más o menos proporcional al conflicto que en este se producirá, y ello se dice es connatural al buque, y así pues algo no violento. Cabe atender a esta idea de *conflicto* y al por qué parece desacertada; del mismo modo se tomará la idea de *violencia* para el buque más adelante.

\*

Yendo entonces, como se dijo al inicio, al estudio de Thomas sobre el *conflicto*, en primer lugar dirá que el conflicto ocurre como un proceso o secuencia de eventos, de modo que estos eventos tienen lugar en *episodios conflictivos* entre las partes (con una lógica interna), y además estos eventos incluyen *experiencias internas* de las partes, así como los *comportamientos* visibles externos[77].

Asimismo el proceso del conflicto –apunta Thomas– no ocurre en un vacío, sino que está conformado por los parámetros estructurales del sistema. “Estas *condiciones estructurales* incluyen *propiedades* y *características* de las partes así como *variables de contexto* (organizacional, social, etc.) entre las cuales interactúan (normas organizacionales, presiones sociales desde otros departamentos, límites de reuniones periódicas, etc.)”.

Según lo cual, se debe atender a aquello que conforma el conflicto, como se ha dicho, a las condiciones estructurales.

Como ya se vio en el capítulo primero la estructura del barco está en gran medida jerarquizada, tal estructuración atraviesa al barco en todos sus departamentos, quedando este lleno de normas sobre conducta, horarios, formas de hablar o contestar al capitán/oficiales, etc.

También se vio al inicio que una estructuración altamente regulada no se justifica por sí misma, y que, su peso recae en acciones individuales en vez de ser, como se suele pensar, una premisa necesaria para que el barco pudiera completar singladuras de modo satisfactorio. Recordado esto, es casi de esperar que se atribuya a la estructuración del buque mercante la causa del *conflicto*, sin embargo ahora no se está tratando eso mismo.

### ***3.2. Distinción entre poder y conflicto***

Para mostrar esta diferencia entre lo que se dijo que era el *poder* y lo que ahora se quiere hacer emerger como *conflicto* se tomarán unas cuantas definiciones sobre éste último sostenidas tradicionalmente. Así, se dice que:

*“Históricamente* se constata la consideración inicial del conflicto como algo negativo: como algo que había que desterrar. Se asoció conflicto con violencia, destrucción, irracionalidad... (Estudiado desde la perspectiva de la psicopatología, de los desórdenes sociales, de la guerra, etc.). En los años ‘30-‘40 se realizan estudios clásicos de psicología social encaminados a eliminar el conflicto (Sheriff, Lewin), que coinciden en el tiempo con trabajos en psicología organizacional (Taylor, Fayol, Escuela de las Relaciones Humanas) que, a pesar de sus diferencias, coinciden en la consideración del carácter negativo del conflicto y la necesidad de su eliminación”.

Es necesario recorrer igualmente el discurso *moderno* sobre lo que sea el conflicto, éste tipo de discurso suele poner su énfasis sobre consecuencias

positivas del conflicto, se dedica así al estudio de la modificación y cambio de actitudes, opiniones o hábitos, comportamentales a través del grupo[80].

Un ejemplo de este tipo de perspectivas es aquel que explica el altruismo social por el egoísmo individual subyacente en la consecución de metas[81]. De ahí que en este momento se perciban incluso posibles beneficios derivados del conflicto, como evitar estancamientos, estimular el interés y la curiosidad –raíz del cambio social y personal– así como ayudar a establecer identidades tanto personales como grupales.

Con todo, se ve que el conflicto debido a su complejidad, no es reducible a aquellas malas relaciones que se den en el barco, sino que al parecer este conflicto ostenta la categoría de fenómeno general, es decir, se lo podrá encontrar en la mayor parte de las relaciones de a bordo.

Así pues, proponemos investigar cómo son esas relaciones, qué características suelen tener y especialmente cómo se configuran en el ámbito del buque mercante.

Hasta aquí es necesario resaltar que se ha pasado de la concepción arcaica de conflicto, y que, no quedándonos en las *microrelaciones*, o acciones individuales que tomaban más preponderancia en el estudio del *poder*, ahora pues, de modo diferente, nos enfocamos a una suerte de *conjunto* en movimiento, *conglomerado* que al parecer, lejos de estar impuesto como un peso, es un flujo propio de toda relación social.

### ***3.3. Desarrollo del conflicto como problema cognitivo***

Como se dijo el conflicto parece estar conformado por las condiciones estructurales, y los episodios conflictivos producen lo que se denomina

resultados del conflicto. Estos resultados incluyen tanto consecuencias para el logro de *tareas* como para el mantenimiento del *sistema social*[77].

Esto puede seducir e impulsar a pensar de nuevo sobre la negatividad del conflicto, sin embargo, ahora quiere ser visto como *proceso*, como desarrollo actual de las relaciones sociales, proceso del cual no pueden estas excluirse.

Una razón por la que seguramente en el espacio que forma el buque mercante se suele pensar más en la conflictividad negativa sea la carencia en estas instituciones de una efectiva *intervención de terceras partes*.

Sobre este punto Thomas dice que “estas intervenciones pueden modificar las condiciones que crean los conflictos o que conforman la manera en que las partes perciben y manejan el conflicto” [77]. Sin embargo el barco *está sólo* y las terceras partes actúan o cuando ya ha pasado un lapso de tiempo importante desde que sucedió aquello que se denomina *conflicto negativo*, o sino su puesta en escena se hace engorrosa y complicada debido a un sistema burocrático poco práctico.

Superado entonces este escollo en forma de prejuicio que podría aparecer a la hora de analizar lo que fuera conflicto para el buque mercante, cabe desgranar, según la visión de Thomas, el despliegue del *conflicto* y todos sus procesos para el buque mercante.

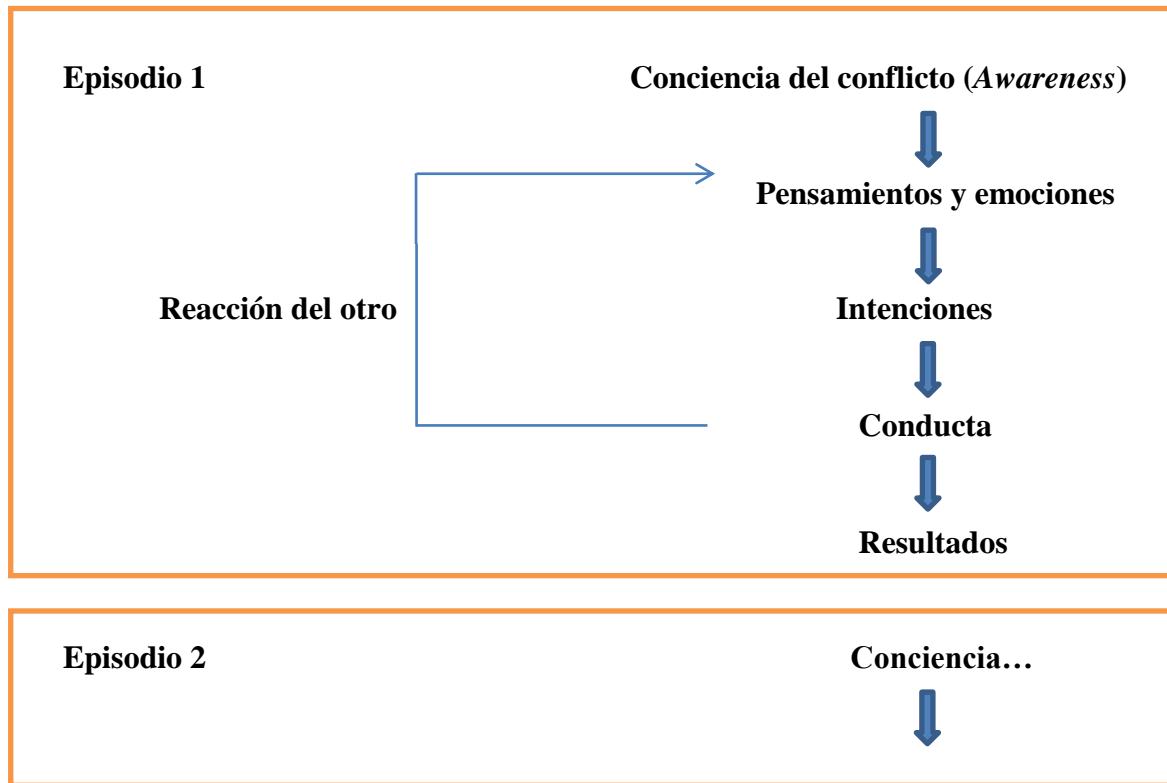
**E**n un primer momento, a falta de esas *terceras partes*, u organismos mediadores que ayudaran a la resolución de conflictos dentro del buque mercante, es claro que ese tipo de organismo son difíciles de establecer para una estructura social en medio de la mar, visto así entonces, en la soledad típica del barco, se carecerá de una intervención capaz de “modificar las condiciones que crean los conflictos o que conforman la manera en que las partes reciben y manejan el conflicto” [78].

Según el modelo de Thomas al que se le está siguiendo el trazo, el *conflicto* es fundamentalmente *cognitivo*, esta afirmación resalta la envergadura e importancia que supondrán entonces en el desarrollo conflictivo puntos tales como *emociones* en la conducta así como *los efectos dinámicos* sobre la intención debida a la *interacción*[77].

Todo ello significa que para Thomas no será tanto la estructura general que se esté estudiando la que sea germen y causa del conflicto, sino fundamentalmente la conciencia que se tenga del mismo.

Se sigue viendo concordancia entre estos resultados con el análisis anterior sobre el poder, puesto que de hecho la interioridad –o espacio de conciencia– hacia la que se está aproximando en este momento la investigación se adapta y complementa plenamente con el *proceso*, lo que quedó denominado como *el modo de hacer* del poder, el cual se resolvió como que parecía germinar en la nimiedad de pequeñas acciones, de los gestos, de las palabras, que formarán poco a poco una perspectiva o conciencia sobre la totalidad.

Así bien, volviendo a lo que se acaba de decir sobre Thomas –que parece ser más importante para el proceso conflictivo lo personal que lo estructural– se ve que de hecho el buque mercante y su típica estructura, a saber, su característica de lugar aislado, no son baches ni impedimentos que pudieran dificultar la implementación de medidas para rebajar la conflictividad que se puede llegar a vivir a bordo de un barco, sino que esa mediación debe enfocarse al nivel personal. Siguiendo esta línea cabe que ver concretamente cómo desgrana Thomas el conflicto:



**Fig.1. El proceso del conflicto mediante la sucesión de los Episodios conflictivos**[78]

Así bien, hay que hablar de un *proceso del conflicto*: “secuencia de eventos que ocurren durante el conflicto y la forma en la cual los primeros eventos determinan el transcurso de posteriores eventos y sus resultados”.

La unidad de análisis será el **episodio**, se utilizará para proporcionar una descripción de los principales conjuntos de eventos dentro del episodio en cuestión. Éste “comienza cuando una de las partes es consciente de que la otra parte le afecta o puede afectar negativamente” [77].

Cabe ir a un ejemplo típico en la marina mercante, se vería así que un *episodio* sería desencadenante de la situación de conflicto, para luego analizar de modo más escrupuloso los pasos o interioridad misma del *desarrollarse* del conflicto.

En su relato titulado "*The Ordinary Seaman*", Francisco Goldman muestra una compleja situación típica en un buque mercante en la que la mezcla de idiomas y culturas en el barco está en todo momento creando suertes de *malentendidos*, y *palabrejas* desconocidas para unos y amenazantes para otros:

Capitan Elias spoke in a calm, straightforward way, explaining everything meticulously, a man who wore his authority lightly, who wanted to be trusted rather than feared –he reminded Esteban of a certain kind of army officer soldiers trust because they know he's careful, telling them what they need to know instead of trying to inspire them with noisy heroics. But Bernardo was aghast, couldn't believe his ears, because he'd detected a clipped, subdued echo of Capitan J. P. Osbourne's British accent in Elias's perfect nautical Spanish, of a jovial but restrained condescension that inspires respect and obedience rather than resentment– unlike the cynical disdain of Greeks, their boorish capitanes no better than truck drivers. Impossible that this skinny gargoyle dressed like an adolescent could be an English shipmaster! It must be a trick, a nostalgic hallucination summoned by the billowing dread fogging his eyes and ears ... But in the coming weeks the rest of the crew would realize that Capitan Elias spoke the way he did, saying "Nicara-goo-wah" and "Mana-goo-wah," because his accent was British, though tempered by years of living amidst other languages and accents; and his Spanish, especially when he was excited, they would notice, was often peppered with odd bits of slang, mainly Mexican, though soon el Capitan would be adopting theirs' too. Guey was a word he would use a lot. Way-y-y. "Pinche gueys." Jose Mateo, the cook, would say that he'd often heard younger Mexican seamen use that word, which usually didn't seem to mean anything more particular than "you" or "you guys," though sometimes el Capitan would also say, "Don't be such a guey." [82]

Aquello que se detecta en este tipo de situaciones es la rápida estratificación, o si se quiere distinción, en el ámbito del buque mercante, de suerte que la llamada *conciencia de grupo*, típicamente plasmada a la hora de diferenciar entre un "nosotros" y un "otros" no englobaría de hecho al buque

entero como esa identificación grupal, sino que, en él mismo ya se crearían escisiones.

Se sigue entonces al galope de la pista que se estaba penetrando, la de la *conciencia* y su capacidad para entretrejerse y ser básicamente coautora del *conflicto*.

### ***3.4. Conciencia del marino***

Se acaba de ver que la “estructura grupal opera desde una ‘latencia’ con relación a la *conciencia* de los actores, porque dicha conciencia –desde una perspectiva psicoanalítica– se encuentra ella también, como las preposiciones, memoria, atención, sobre-determinada: los integrantes del grupo son *sujetos sujetos*, actores y ejecutores en una escena manifiesta de tramas gestadas en otra escena latente”[83]. Cabe ir entonces a esa escena latente –como se ha estado haciendo hasta ahora, ir hacia la conciencia.

Esto que se pretende dibujar y que corresponde a la interioridad del desarrollo del ya introducido **episodio** sale a relucir en los *modos* de hablar entre las personas, como también en aquello mismo que se dicen, así ocurre frecuentemente que la cotidianidad queda transfigurada, “en el barco, especialmente en la mar, el tripulante tiene que aguantar muchas veces situaciones que le desagradan, procurando pasar desapercibido o simplemente evitando como sea *conflictos* que sólo le complican la vida a bordo”[84].

El conflicto de hecho se experimenta en pensamientos que ayudan a dar sentido al conflicto y emociones o afectos que interactúan con las cogniciones[85].

Para Thomas este asunto conflictivo, que enfoca claramente a la conciencia, se *realimenta* y de algún modo dirime con respecto a dos posiciones

típicas que suele tomar el sujeto, *Racionamiento racional* y *Racionamiento Normativo*.

Se verá que los marinos se ven privados de uno de esos razonamientos, el *Racional*, lo cual impedirá que se dé el típico desarrollo conflictivo que incluye sus propias medidas de disolución, de suerte que en el barco la situación conflictiva parecerá alargarse o quedar siempre en una situación de *Stand By*.

Para ver esto mejor es necesario atender a la descripción de Thomas de esas dos posiciones:

Por *Razonamiento racional* se entiende un razonamiento de tipo económico, en éste sólo se realiza una acción si resulta adecuada para obtener un resultado. Las explicaciones basadas en este tipo de razonamientos suponen que la elección por una de las partes de la búsqueda de un tipo de acuerdo es función de la *deseabilidad*[85]. Es decir, este modo de pensar se dirigirá hacia aquello que encuentre más *deseable*.

Sin ofrecer todavía la segunda definición podría resultar algo difícil rechazar plenamente esta primera suerte de razonamiento para el buque mercante. Para guiar algo el camino en esa conclusión se apunta al hecho de que proporcionar razonamientos en función de *lo deseable* es algo que conlleva guiarse por un factor que atenderá siempre a lo más apetecible, nada tendrá ello que ver con un ambiente de trabajo, y mucho menos aún con un barco.

Incluso “el no poder manifestarse uno como desea, la posibilidad de ser objeto de burlas, al sentir que se tienen las 24 horas una *autoridad* a la que se debe respeto y obediencia, merma y quita la posibilidad de que el tripulante se pueda sentir dueño de sí mismo”[87].(supone ruptura del principio del placer/deseo).

Sobre el segundo tipo de *razonamiento* que se puede encontrar en este análisis del modo en que se crea una *conciencia* latente a lo social, se halla el ya nombrado *Razonamiento normativo*. Para Thomas éste tiene en cuenta la

bondad del acto mismo, en términos de adecuación, honorabilidad, morales y éticos. Este tipo de razonamiento se basa en la condición de las personas de ser parte de grupos o sociedades y por ello se espera un tipo concreto de comportamiento[85].

En el buque mercante este *Razonamiento Normativo* es el que crea una *autoridad*, de unas características tan poco amoldables que suelen quebrar paradójicamente el tipo de *razonar racional* que, como se ha visto, se atiende más hacia la economía de los deseos.

Esto sucede porque lo que tendría que crear este tipo de *conciencia* de la *norma* moral y ética, como es el caso de *conciencia de grupo*, acaba convirtiéndose no en un grupo cerrado y sujetado por una *unidad*, sino en una estratificación en la que las unidades ahora pueden incluso ser unipersonales, como suele ocurrir en el caso del capitán.

Aunque ello no es así siempre, sino que esta estratificación típica del buque mercante también suele admitir alianzas entre el primer oficial y el capitán, o si se trata de un buque de pasaje, también se incluiría en este subgrupo al mayordomo. Éste es el subgrupo que podría albergar a un número menor de personas, el resto de los subgrupos en el barco por lo común suelen albergar a un número mayor que uno, siendo conformados por los marineros y demás.

Esta división grupal, decíamos, se viene a situar en la *conciencia*, como de hecho ya se debería suponer al estar ahora adentrándonos en el estudio de la misma. Incluso se ve cómo la legislación marítima se ha ocupado de estudiar esta deseada igualdad entre marinos que, a pesar de ser evidente de modo intuitivo, en la realidad del buque (en su conciencia) y su red social, se intercambia por una subordinación que, por de pronto, en el peor de los casos es núcleo de *conflictividad*.

Así bien, se ve cómo “the term ‘seaman’ was originally used in maritime terminology to refer to a mariner –one who was trained to reef and steer and maneuver a vessel”[88]. De ésta primera definición que quiere englobar a los

marinos en digamos un único retal se ha pasando, andando el tiempo, hacia una visión cada vez menos unitaria del *marino*, antes era requisito indispensable que “the worker had a more or less permanent conection with the ship, and the worker’s function was primarily to aid in navigation”.

Actualmente el avance en las tecnologías hace que además de cada vez haber menor necesidad de marineros para el funcionamiento de un buque, cada uno de estos a su vez estará más especializado en su área de modo que aquello que podrían compartir entre ellos, lo cual podría conformar la *conciencia de grupo* que se viene siguiendo, quedará escindida.

### ***3.4.1. Emociones e intenciones***

De esta manera, vista ahora la *escisión* que de algún modo padece el buque mercante, se está un paso por delante para poder descubrir los recovecos de su dinámica de funcionamiento. Cabe recordar que “la personalidad se sitúa detrás del comportamiento y dentro del individuo. [De modo que] las fuerzas de la *personalidad* no son respuestas sino predisposiciones a la respuesta.

Si las predisposiciones se convertirán en expresiones manifiestas depende no sólo de la situación del momento sino de la existencia de predisposiciones opuestas”[89]. Aunque al parecer “lejos de ser [la personalidad] algo dado desde un principio, que permanece fijo y actúa sobre el mundo circundante, la personalidad evoluciona bajo el impacto del medio ambiente social y no puede aislarse de la totalidad social en la que se desenvuelve”[89].

El impacto de esta personalidad, de esta *conciencia* que se está viendo, está fragmentada en el buque mercante –por la falta del razonar sobre el deseo–, y ello se puede encontrar en una multiplicidad de casos, todos evidencia de que el marino se halla en una situación de desventaja, *conflictiva*, se

siente así en una situación extraña con respecto al resto de trabajadores de la sociedad.

En favor de éste argumento se puede recordar que suele ser reconocido el que debido a lo “tentador de largas travesías, en días y días de mar, arrellanarse en el limbo de la rutina, esa actitud, semana tras semana, año tras año, va marcando un carácter, una conciencia de la propia manera de existir”[90].

Así bien dentro del análisis del desarrollo del conflicto propiamente dicho y como muestra de que sí hay salida a la situación conflictiva, vemos que el enfoque de la dinámica acepta una evolución pero que no tiene que responder a un único patrón, en lo que a la sucesión de fases se refiere, sino que éste puede variar dependiendo del desarrollo concreto del conflicto[91].

Luego, en la dinámica misma quedan como partes relevantemente implicadas, a parte de los dos tipos de *razonamientos* ya introducidos, en un primer momento, las *emociones*, para posteriormente dar con las *intenciones*.

Éstas últimas suponen gran parte de la descripción de la conducta en un *conflicto*, siendo atribuciones de intenciones. Por ejemplo: cooperación, competición, colaboración, regateo, autodefensa... lo cual no son conductas en sí sino intenciones o propósitos[77].

Esto es un correlato directo de la *conciencia* del marino que se acaba de trabajar, pues en función de esta misma, del estado en que uno se sitúe en una institución, decimos, en función de ello captará o interpretará estas actitudes y gestos de los demás de una manera o de otra.

En cuanto a las *emociones* se dice que “están presentes con fuerza. Suelen generarse durante el proceso de conflicto y las partes suponen que son un producto de la comprensión de la situación”[77].

Estas influyen fuertemente en la conformación de las cogniciones, según Kumar (1997) las emociones negativas producen una simplificación cognitiva y

reducen la posibilidad de un acuerdo de tipo integrador, de manera que la agitación emocional producida por la ansiedad y las amenazas conducen a una retirada en un sentido de *todos pierden* (lose-lose).

Así esto sería un primer escalón nuclear del desarrollo conflictivo, a saber, la *amenaza* constante, la vigilancia continua, que se cierne sobre la tripulación del buque mercante, ya sea sobre subalternos y oficialidad por parte del capitán, así como sobre el capitán por parte de las exigencias de las navieras. Es un factor relevante según lo se está viendo a la hora de querer soslayar el *conflicto*.

### ***3.4.2. Emociones positivas***

A parte de la reclamada –ya en el inicio– *mediación por parte de terceros* en las actividades del buque, de modo que se perdiera algo de verticalidad en su estructura, cabe atender a la solución que se muestra al analizar las emociones positivas.

Se dice que las emociones positivas aumentan la probabilidad de percibir las relaciones entre las partes, de tener una visión más amplia del problema y proponer soluciones más imaginativas, de manera que las emociones positivas animan en el sentido de resoluciones más cooperativas.

Se ve aquí que lo que podría ser básico de todo ello es la imaginación, su estimulación, en este sentido se gana no sólo *creatividad*, sino una cierta libertad a la hora de decidir, y con ello una autorrealización. Estos sentimientos son correlatos del momento de *ocio*, el cual cada vez se ha ido perdiendo más en los buques mercantes.

De hecho en tiempos ya pasados con los retroproyectors, en el momento de cine en el que se pasaban películas en el barco, se lograba una situación de este tipo altamente beneficiosa para la vida a bordo del marino[92].

Se acaba de ver el centro, la entraña del movimiento en el interior de la *conciencia* que es promotora del *conflicto* a bordo del barco mercante, y se ha visto además cómo implementar medidas resolutivas –aparte de la visión sobre las estructuras poderosas que se ciernen sobre el buque–, pues en este momento nos hemos dirigido no a lo estructural, sino a lo individual, a lo personal.

En este sentido, tomarse el ocio del marino en serio, buscándole un espacio y un desarrollo óptimo, supone algo tan importante como su jornada de trabajo, y es un punto que cabría poner de relieve y reivindicar.

Se confirma entonces que “los actores se comportan como miembros del grupo en tanto que son portadores de *representaciones*, valores, pautas propias del grupo al cual pertenecen, y que esas representaciones, valores y pautas determinan su acción”[93].

No es entonces al revés, como se puede comúnmente imaginar, que la acción propia del individuo desconfigurará el medio social, no es pues su acción configuradora, sino el medio, el buque mismo como norma, –no entendida como algo de la estructura general, sino que actuará de forma individual, siendo eso lo real, y lo general mera fantasmagoría– lo que hará que tal o cual marino actúe así o asá.

“No solamente la acción está guiada por la *cognición*, sino que ésta construye la distinción entre ‘nosotros’ y ‘los otros’, entre agentes y destinatarios de la acción: la identidad del grupo”[94], como se vio ya con anterioridad.

### ***3.5. La comunicación, o acción comunicativa habermasiana***

Una forma de profundizar en el comportamiento de los tripulantes, y de profundizar precisamente en la línea que se dedica a analizar las actitudes y situaciones derivadas del lenguaje empleado, así como de todo lo simbólico que pudiera dirigir de algún modo el proceso comunicacional

de una manera muy sutil, de modo que esos símbolos, esos elementos de sugestión casi pasaran desapercibidos. Es, decimos, ésta línea de profundización propia del discurso del filósofo “Jürgen Habermas, cuando pretende una *Sociología* como disciplina capaz de explicar las modalidades estructurales que determinan el comportamiento de los sujetos, sobre todo a nivel de los planos simbólicos como determinantes de la acción”[95].

A riesgo de que se quisiera interpretar esa estructura de comunicación como algo macroscópico que se cerniese sobre el barco sin remedio alguno, para escapar de ello, cabe que se atienda a lo que Habermas realmente está expresando con su análisis comunicacional.

Para él la *razón* subyacente en la acción de los sujetos es una propiedad de las estructuras de comunicación, más no de los individuos por sí solos[96].

Reside aquí una crítica a la sociedad capitalista moderna: “en términos de las maneras en que somete y debilita a la autonomía y racionalidad del individuo operando a través de la substitución de la racionalidad comunicativa por una racionalidad tecnológica”[97].

Ésta substitución de la que se habla es análoga al *déficit racional* que padecía el buque mercante, esa falta se dijo que se centraba en un *racionamiento racional*, el cual se enfocaba hacia aquello que se mostraba más *deseable*, es decir, es un pensamiento que no ha roto todavía con la pulsión del placer, y que por lo tanto conserva rasgos de este tipo de razón como pudiera ser la imaginación, y alguna suerte de creatividad, pues uno recrea su objeto placentero sin límite alguno.

En el buque mercante, repetimos, no genuinamente por su estructura, sino por esos actos comunicacionales normativizados, ésta digamos *pulsión*, que no deja de ser una necesidad, se halla escindida. Lo cual trae consigo consecuencias no desdeñables para el detrimento de la vida a bordo del tripulante.

Para Habermas las formas de *racionalismo* en la sociedad occidental han determinado predominios de cierto tipo de acciones sobre otras en la práctica comunicativa[98]. Ello se ve reflejado en el hecho de que la acción *estratégica* tiende a “colonizar” espacios de interacción propios de la *acción comunicativa*, de la acción que permite una comunicación, un entendimiento, entre las partes, lo cual imposibilita la reproducción de los *mundos de la vida* de los sujetos[99]. Con *mundo de la vida* Habermas se refiere a tres aspectos: la cultura, la sociedad y la personalidad.

Habermas concluye realizando una crítica a la *razón instrumental* en la cual sostiene que ésta razón se entiende a sí misma como una criatura de la *cosificación*, analizando el problema de la objetivación y sus consecuencias para la integración social.

Esta crítica que desenmascara a la *razón instrumental* es análoga en Habermas al pensamiento que desarrolla la *razón funcionalista*, según la cual se reconoce que: “surge la falsa impresión de que el análisis funcional de los complejos de acción remite *per se* a la concepción de la sociedad como un sistema autorregulado”. Es decir, creer que el sistema por sí mismo, la estructura del barco debido a su naturaleza, poseerá procesos por los cuales atenderá a una razón más interesada por la comunicación abierta y centrada en los intereses de las partes.

Y es que “si se introduce el concepto de *mundo de la vida* como complementario de la *acción comunicativa* y se entiende el *mundo de la vida* como trasfondo contextualizador de los procesos del *entendimiento* (procesos de acuerdo y comprensión), entonces la reproducción del *mundo de la vida* puede analizarse ya bajo diversos puntos de vista funcionales”[100].

Cosa que nos pone en la pista que se seguía desde el principio de éste análisis, a saber, que los diferentes conflictos así como desarrollos de estos conflictos se fundamentaban no en la estructura que comprendía a los actores sociales —buque mercante— sino que estas acciones poseían su sede en el modo en el que se comprendían e interactuaban los individuos entre sí.

Esto sirve para, a pesar de no desarrollarse aquí una suerte de recetario a aplicar para mejorar la salud del buque mercante en el aspecto que aquí es observado, apuntar hacia los aspectos que pasan desapercibidos seguramente por su particularidad.

En efecto, se ha coloreado un campo individual salvando el obstáculo que suponían teorías generalizadoras, para Habermas la *acción comunicativa* tiene que ver con una determinada concepción de lenguaje y entendimiento: “el concepto de *acción comunicativa* desarrolla la intuición de que al lenguaje le es inmanente el *telos* del entendimiento” [100].

Una solución ofrecida a este tipo de conflicto es el análisis de la validez en las expresiones lingüísticas, pues las cuestiones de *significado* no pueden separarse del todo de las cuestiones de *validez*: “lo básico de la teoría del significado es saber lo que se quiere decir o, en otras palabras, cómo entender el significado de una expresión lingüística y bajo qué contextos esa expresión puede ser aceptada como válida” [101].

Se profundizará entonces en ese *mundo de la vida* que se ve está por desarrollarse en el buque mercante, debilitado y casi anulado por una alta normativización.

Sobre el *mundo de la vida* del que habla Habermas y sus tres aspectos cultural, societal y personal, cabe decir que cada uno hace referencia a pautas interpretativas o suposiciones sobre cómo se van estableciendo pautas determinadas en las interacciones sociales de los sujetos, y finalmente cómo se estructura un modo de ser de los individuos [101].

### ***3.6. La necesidad de logro***

Para una mejor aproximación al carácter personal que se está tratando cabe centrarse en un aspecto psicológico básico de las personas y que, como se

vio anteriormente, en el buque mercante se halla reprimido; se habla de una *necesidad* que se asemeja a la *pulsión* placentera o del placer. Para así posteriormente comprobar cómo debe comprenderse *la vida* de un sujeto en un período de tiempo en el cual esa *necesidad* efectivamente ha sido reprimida.

En un primer momento se ve que “*necesidad* es una *potencia* o disposición para responder a una forma determinada bajo ciertas circunstancias dadas (...) es un sustantivo que representa el hecho de que una determinada tendencia es susceptible de repetirse” [102].

Esta *necesidad* provoca un estado de tensión que cuando se satisface se reduce la tensión. Al individuo le satisface el *proceso* para reducir la necesidad, no la reducción misma.

Esto supone una gran ventaja en cuanto a nuestro caso, es decir, al buque mercante; puesto que al parecer no es lo relevante lograr el objetopreciado que sea reclamado por el estado de *necesidad*, sino el proceso mismo, es decir, la afirmación misma de que el proceso se puede llevar a cabo, así como el que operen procesos honestos que estén dirigidos a cumplir esas necesidades.

Con esto se evidencia que la necesidad parece requerir simplemente la afirmación de su posibilidad. Así como que para el buque mercante se entiende positivo el que fuesen abiertas vías que rompiesen o mediasen de alguna forma con la rigidez normativa y aislamiento que padecen los tripulantes.

Los autores suelen apuntar sobre éste tema que para toda persona se dan una suerte de tres necesidades básicas: necesidad de logro, necesidad de poder y la necesidad de intimidad [103]. Cabe centrarse en la primera de estas tres necesidades, puesto que la *necesidad de poder* en el caso del buque mercante no parece que pueda verse como una característica que se pudiera generalizar para todos los miembros de la tripulación, quizás pudiera ser un punto a tener en cuenta en el caso de que se pensara únicamente en el capitán o la oficialidad, pero no es esa la motivación de este estudio.

Así pues, en cuanto a la *necesidad de logro* se dice que “activa el deseo personal de realizar algo difícil, esforzarse, dominar, manipular, y organizar objetos físicos, seres humanos o ideas, superar obstáculos, alcanzar un nivel alto en las actividades en las que se involucra, superarse a sí mismo, rivalizar con los demás y sobrepasarle e incrementar la autoconsideración” [104].

Esto significa dos cosas para el buque mercante que al parecer se dan en contradicción, y que por ello mismo pueden suponer uno de los centros problemáticos desde el que se focalizan frustraciones y demás sentimientos negativos que pueden ser señalados como característicos del buque mercante.

La estructura sería que, como asegura igualmente Martos, el perfil de persona propio o mayoritario del buque mercante, que no el absoluto lógicamente, es un tipo de persona declarada como con ganas de descubrir, explorar, conocer, etc. Lo cual coincide con el perfil de la personalidad que se interesa por conseguir algo, y esto se relaciona con la necesidad de *logro*.

De esta forma se producirán frustraciones de este sentimiento en el barco puesto que su estructura no permite ninguno de los impulsos típico de estas personalidades, como serían: la inventiva, la manipulación de objetos físicos para superarse y hacerlo mejor, el buscar nuevas vías, etc...

En segundo lugar, y a pesar de suponer la normatividad del barco un impedimento para la realización de estas personas, se ve que por otro lado, de modo paradójico, sigue siendo el barco un lugar al que se suele acudir con perspectivas de *logro*, debido a su estructura de *logro a medio plazo*.

Para entender esto último si se atiende a lo que dice Murray a propósito de la *necesidad de logro*: para él “hacer esfuerzos intensos, prolongados y repetidos, trabajar con propósito firme por una meta elevada y distante, ejercer el poder de la voluntad y superar el aburrimiento y la fatiga” [105] son características típicas de aquella persona enfocada al logro.

Estas características como se ha visto están negadas, aunque al mismo tiempo están ofrecidas por el buque mercante, pues, lo que las niega es meramente normativo y a nivel personal, y lo que las posibilita es la estructura del buque a nivel macroscópico, es decir, su estructura que permitirá el ascenso. Así pues, una atracción inicial por el buque sería que en éste se ve la posibilidad de ascenso, sea cual sea el *rol* con el que se comience, marinero, oficial, etc.; pero en un segundo momento aquello que se busca con la perspectiva de ese *logro*, propia autodeterminación, no puede ser realizado, puesto que sólo una persona en el barco puede cumplir con esos anhelos, el capitán.

### ***3.7. La propagación del poder y la situación conflictiva***

Una vez se ha podido ubicar éste estudio con mayor o menor suerte en el terreno movedizo de la psicología de los acontecimientos comunicacionales, ya sean las palabras que decimos, la entonación de esas mismas palabras, nuestra posición y ademán en el cuerpo al comunicarnos, etc.

Así, decíamos, una vez subrayada la importancia de ese modo de condicionamiento que no se atribuye a las grandes estructuras ideológicas, ni a corrientes subjetivas como bombardeos publicitarios y demás modos pretendidamente hercúleos de entender la formación de las personalidades, hay que encaminarse hacia lo que se aparece como consecuencia lógica de esta acabada de mencionar actitud que se desarrolla en el medio social del buque mercante. Ello será una afectación de las personalidades por medio de relaciones duales, no así como justo se ha acabamos de decir por la influencia de una estructura general –como podría ser el aparataje de tradiciones, normas, costumbres, y demás, en el mundo náutico.

Como consecuencia lógica de ese movimiento lo que se muestra interesante en el buque mercante será aquello que acompaña o más bien constituye el movimiento del *poder* del barco; es decir, interesa entender cómo se propaga esa congestión y atmósfera que podría hacer sentir incomodidad a bordo del buque en una relación *cara a cara*.

Primeramente cabe distinguir esto con lo que se descubrió al inicio a propósito del *poder*, pues éste vimos que acababa desarrollándose en una microfísica tanto de gestos como de palabras y demás situaciones que lejos de aligerar o suponer un buen entendimiento para el barco, lo que hacían era fundamentar una estructura jerárquica y la sensación, para aquel que se hallase bajo el influjo de estas actitudes, de estar bajo una estructura poco amigable.

Dicho esto, entonces la novedad que ahora parece entreverse en esta nueva situación que se analiza es que lejos de dirigir nuestra mirada hacia aquello que soporta *quieto*, hacia *actitudes repetitivas*, hacia *gestos de antaño* que conservaban un *poder*, ahora, sin embargo, se atiende a la transmisión de ese mismo movimiento.

Es decir, se presenta como necesario el análisis no ya de aquello que importuna para una buena convivencia en el buque mercante, sino el análisis de esa lógica o sentido común que permite la permanente renovación de tales *actitudes*. Esto es, se pretende ahora la colocación de los anteojos del marino o del oficial que ya no quieren mirar esas *microfísicas* que le oprimían, sino que se quiere analizar la mirada o el entender de tales marino u oficial según la cual no sólo no dejan de ver eso que de hecho les oprime, sino incluso llegan estos a copiar tales actitudes, siguiendo con la propagación de ese *mal* e incluso llegándose a defender esas posiciones como convenientes.

Se ve entonces como se está el estudio así encaminando hacia la educación, hacia la transmisión social propia del buque mercante, en definitiva hacia lo que se aprende a bordo del mismo barco.

Para la penetración en esto se situará el discurso en el análisis de la “*violencia*” en el buque. De inmediato hay que decir que tan importante como legitimar o justificar la *violencia* son los criterios utilizados por los espectadores para identificarla, reconocerla, interpretarla y, sobre todo, cómo se reacciona ante ella atendiendo a esas dimensiones previas de definir, comprender e interpretar *imágenes violentas*[106].

Esto quiere apoyar las tesis anteriores: *acción comunicacional* y *poder* en las *microacciones* como algo que va a propagarse y aprenderse visualmente y de modo inmediato. Asimismo esto hace que se inhiba la protesta, pues no hay discusión, sino aprendizaje directo. Se habla así de *violencia* como situaciones de verticalidad, no teniendo necesariamente que ser impuesta físicamente, aunque sí de algún modo psicológicamente.

### ***3.7.1. Violencia latente en el buque mercante***

Ahora se quiere destapar los actos mismos de *violencia*; calificar un acto como violento supone evaluarlo como negativo –al menos como no deseable. Por otra parte, “los actos de violencia no se dan en el vacío sino que están conectados con el actuar, así como con el interactuar entre las personas y los grupos, con las definiciones previas de sus espacios de poder, de sus derechos y sus posibilidades de adquirir nuevos espacios”[107].

No es posible partir entonces de la idea de que la violencia es un hecho objetivo y que tan sólo hace falta ver un acto violento para que éste sea reconocido como tal. “Las *escenas* de humor, por poner un ejemplo, camuflan en cierto modo la violencia y relativizan su gravedad”[108].

El que se halla en el papel de *espectador* no se posiciona como simple observador que recibe y codifica una imagen *de forma objetiva* violenta. Sino que interpreta quien emite lo que ve y las intenciones por las que lo hace. “La violencia es

verbal, física, así como agresiones, pero también es cómo tratas a las personas. Puede ser violento aunque no llegues a darles un golpe”.

Con respecto al buque mercante, cuasi toda situación se desarrolla en *tensión*, cualquier variación, retardo, o despiste puede prender la mecha de la reprimenda o de las descalificaciones.

Un aspecto importante del *espectador*, el cual en éste caso sería el tripulante que observa cómo se sucede una situación de este tipo, es que estos *espectadores sobreincluyen* (incluir un ítem dentro de una categoría que no le pertenece) cuando codifican un acto como ilegítimo, fuera de las normas, sociales como violento.

Así se piensa en la falta de respeto, la suciedad, lo ordinario, lo fisiológico, lo corporal, lo reprimido o lo sexual. Ello supone una evidencia de la atención continua sobre la acción. Es así como la *sobreinclusión* considera como faltas acciones nimias del buque mercante.

Un ejemplo personal lo pondría en una ocasión que ya se mencionó anteriormente en la que estando embarcado como alumno en un portacontenedores, el capitán me culpó de haberme olvidado la tapa del retrete levantada, ello supuso un gran problema pues un mal funcionamiento de las cañerías hacía que el olor de la sentina subiera hasta el mismo puente; aparte del hecho de si fui yo quien se olvidó la tapa abierta o no, interesa el que un acto de esa mínima importancia podría suponer fácilmente el desarrollo de la mitad de la guardia en un estado de *tensión* y remordimiento extraños.

También recuerdo otro caso en el que ese mismo capitán abroncó al tercer oficial por el tipo de letra que tenía, lo cual al parecer hacía el efecto de telegrama, cosa que no gustaba al capitán para el diario de navegación. El aspecto del tercer oficial durante toda la guardia posterior a esa reprimenda reflejaba claramente disgusto, enfado e impotencia. Pues aquello que podía ser solucionado fácilmente como consejo, igualmente podía también tomar el aspecto de fuerte reprimenda.

La información con imágenes es diferente de la información con palabras, añade información; se accede a la información desde una perspectiva más concreta. La imagen violenta aporta detalles específicos que serían difíciles de imaginar. “Muestra las mínimas estructuras perceptibles, los aspectos más íntimos y detallados de los actos, penetra en los intersticios de la *realidad*” [109].

“La violencia es un comportamiento muy primitivo que ha sido reprimido de manera precoz en el proceso de socialización” [110]. Según el psicoanálisis freudiano: identificarse con algo o alguien es una manera metafórica de identificar al otro o alguno de sus aspectos o sus rasgos [111]. Éste es el modo por el cual la tripulación sería capaz de reproducir a lo largo de su estructura las actitudes contempladas.

De hecho la *identificación* es un proceso fundamental en el desarrollo evolutivo sin el cual no se entiende la *socialización* [111]. La competición es uno de los factores que favorecen procesos de *socialización*, en ese sentido se puede ver cómo la mecha de la socialización se prende fácilmente en el buque, en el cual las estrategias competitivas están a la orden del día, ya sea para conservar el puesto de trabajo, lograr una promoción a primer oficial, capitán, como conmaestre o caldereta.

La imagen (primero visual y luego imaginada) del otro es un punto de referencia para constituir una representación del sujeto y de su identidad. “El sentido más extremo de la identificación es verse reflejado” [112]. Otra de sus manifestaciones es la identificación con el agresor (en tanto que se es espectador), entendida como un *vicario*, participando en la agresión que éste realiza. Es frecuente cuando el “agresor” es legitimado de alguna manera, por ejemplo, cuando realiza un castigo justo [113].

Esa identificación implica lógicas de legitimación, en las que se cree que lo que hace ese *agresor* es justo. Así se entiende que muchas de esas reprimendas, o modos que se están ahora señalando como *violentos*, o perjudiciales en el buque mercante se piensen de hecho como necesarios.

## ***IV. Análisis del buque, Teoría de Juegos y Teoría de la Decisión***

### ***4. Desarrollo de la Teoría de la Decisión para el buque mercante***

En éste capítulo se pretende analizar las estructuras racionales que sustentan los movimientos que se vieron en capítulos anteriores como el *poder* y el *conflicto* en el buque mercante, para ello hay que servirse del aparataje indagador que supone la *Teoría de Juegos*, así como de la *Teoría de la Decisión*. Con ello se pretende dar luz a las motivaciones e intereses últimos que atraviesan al barco.

En primer lugar cabe decir que “la *Teoría de la Decisión* no es una teoría acerca de una decisión en particular o una especial categoría de decisiones, sino que es un desarrollo teórico sobre el decidir, es decir, sobre cómo decidimos y sobre cómo debemos decidir”[114].

Debe advertirse que la *Teoría de la Decisión* no entra en escena sino cuando las normas éticas y políticas están establecidas; en el buque mercante lógicamente una aplicación de dicha teoría para su estudio implica que ya haya un organigrama, una regulación normativa del mismo, en ese caso parece que lo que viene a desenterrar la *Teoría de la Decisión* son las consecuencias de esa misma legislación.

Sucede que, “en la vida real, y tanto en el ámbito profesional como en el personal, nos vemos enfrentados a multitud de situaciones en las que hay que decidir entre varias alternativas”[115], para ello se sopesará la conveniencia de una u otra acción en función de las normas que se aplique. “En la dimensión

más básica, un proceso de toma de decisión puede entenderse como la elección de lo *mejor* entre lo *posible*" [116].

¿En función de qué cabría tomar las decisiones en el buque mercante?, ¿cabrá apelar a la norma, a la seguridad, a la conveniencia mercantil, a las condiciones meteorológicas, etc.?, ¿cómo asegurar que, habiéndose establecido un criterio, éste mismo se cumpla?

Estas preguntas no son triviales pues a pesar de que las respuestas parezcan obvias no es lo que sucede en la realidad del barco. Así, que se diga que la seguridad tiene que tener un papel predominante a la hora de tomar decisiones en el barco tiende a semejarse a un discurso de propaganda más que a una severa aplicación que, a la hora de la verdad, se acaba traduciendo en un tormentoso papeleo y pruebas ineficientes para con la seguridad.

¿Cuál es pues la causa de esa incorrección en la *decisión* del buque?, es lo que se está ahora mismo analizando.

Para comprender el encauzamiento de ésta *Teoría de la Decisión* aplicada al barco es bueno atender a un caso particular, así por ejemplo, "si un abogado quiere ganar un pleito, la *Teoría de la Decisión* podrá ayudarle a determinar cómo alcanzar ese objetivo. En cambio la pregunta sobre si él debería ganar ese pleito en el orden de la conveniencia última de su cliente, no se considera una cuestión que atañe a la *Teoría de la Decisión*" [117].

Así, pues, lo que se logrará vislumbrar con la *Teoría de la Decisión* será la manera de pensar estratégica del barco, no se va a analizar como podría parecer la manera en qué según nuestro criterio *debería decidir* el barco.

\*

Atendiendo al caso concreto de la *Teoría de la Decisión con incertidumbre o riesgo*, “se analiza la toma de decisiones con aleatoriedad o incertidumbre en los resultados, de modo que las consecuencias de una decisión no están determinadas de antemano, sino que están sujetas al azar”[117].

Según éste modo de entender la *acción decisiva* no se estaría actuando debido a análisis situacionales previsores que llevarían a tomar en cada momento decisiones racionales, sino que éste modo de actuar se podría relacionar con un actuar pasional, ausente de cálculo o previsión alguna.

De hecho en el buque el capitán se acostumbra a ver presionado por decisiones pasionales, cosa que seguramente le hará a él mismo actuar de ese modo en muchas de sus *decisiones*. Ello puede ocurrir, por ejemplo, al tomar riesgos y navegar por zonas en donde existe un peligro de temporal por ahorrar tiempo de navegación, etc.

Un caso representativo de este *modus operandi* que no impone primeramente en la acción un análisis frío y racional lo hallamos en el relato de una niña que navegaba en un velero:

One day while Milton was feeding the chickens, he tripped and fell on the deck. Just at that moment the ship hit a huge wave in the ocean and lunged to the port (left) side. Milton went flying across the deck and towards the Pacific Ocean! I screamed and before I could turn around a tall, powerful sailor leapt up and grabbed Milton. He also slid to the edge of the ship with Milton in his arms, but stopped just before going over the edge. When the first mate came around the corner, all he could see was the sailor with Milton crying in his arms. The first mate was furious. He thought the sailor was trying to hurt Milton. Immediately, a group of men took Milton away and grabbed the sailor. They put handcuffs on him and confined him to the chain locker after beating him senseless with a belaying pin[118].

Ocurre que “el objetivo de las decisiones son las acciones que resultan de ellas”[119], ello combina: “lista de posibles acciones, consecuencias esperadas de cada una de estas acciones, las probabilidades de cada una de estas acciones,

y finalmente, el valor de satisfacción o de dolor que produce cada uno de estos resultados a la persona que debe tomar la *decisión*".

De esta manera se entiende que la consecuencia de una acción es un correlato inmediato de la misma. Así, pues, **acción-consecuencia** debería estar regido por esa racionalidad que debe acompañar a toda decisión; pero no es así, como se ha visto igualmente en el ejemplo, pues la consecuencia no ha sido resultado de una racionalidad o análisis, sino de un *impulso*.

Igualmente un capitán que se vea obligado a partir sin realizar todas las inspecciones y comprobaciones necesarias en cuanto a la seguridad supondrá un acto que no racionaliza la acción inmediata, siguiendo así los intereses del armador y transformando la acción inmediata en pasional.

Se dice que, "debe reconocerse como presupuestos de la decisión a la *libertad* y al *tiempo*, ya que sin ellos ninguna *decisión* es posible"[120]. La *libertad* "se entiende como la capacidad para obrar de un modo u otro, o no obrar, ello presupone una necesaria disposición de alternativas para el obrar". Por otro lado el *tiempo* "se vincula con la decisión, debe destacarse su relación con el concepto de oportunidad".

Es claro entonces que si no hay *libertad* no hay *decisión*, puesto que no hay espacio para el análisis ni discusión entre distintas opciones, luego el buque, sujeto a presiones, sin capacidad de alternativa, al que se le sanciona si no arriesgó, no será ciertamente *libre*, no actuará conforme a la *decisión*. En efecto, pues ya se ha dicho anteriormente que "la *Teoría de la Decisión* tiene como finalidad analizar una situación determinada de modo que su resultado sea la *acción más racional*"[121].

A pesar de esto, se podría recriminar el que "la mejor decisión (o la más racional) es elegir el acto que se estime máximamente deseable", por lo tanto, lo deseable es que se invierta la menor cantidad de tiempo posible en la navegación, puesto que ello supondría un ahorro sustancial, permitiendo esto

ciertas irregularidades las cuales es cierto provocan muy pocos accidentes de gravedad en comparación con la magnitud en que se realizan.

En el estudio de la *decisión* se dice que un elemento muy importante en la *decisión* es el sujeto que decide, que será denominado “agente”, y para que un análisis de la decisión pueda considerarse completo cabe ver el *grado de creencia* y el *valor esperado*[122].

Estos requisitos se comprenden al atender a la traducción del vocablo inglés “credence”, que no tiene relación directa con la creencia (*belief*) acerca de una proposición, sino que el uso habitual de la palabra “credence” se ocupa de “dar crédito a algo”[122].

De esta manera se haría algo porque se cree, se ha examinando y se piensa que las consecuencias serán tales que la realización de la acción será beneficiosa, ello no sucede en el caso del buque mercante, puesto que no se ha realizado un examen para ser saltados protocolos o tomar decisiones arriesgadas, pues la mejor decisión con respecto al barco —lo que interesa— sería no tomar el riesgo, sin embargo se sigue tomando tal riesgo.

“El grado de creencia expresa a la vez el grado de convicción que posee un agente de que  $W$  ( $W$  es el mundo actual, es una función proposicional de probabilidad) es el mundo en que él habita”[122]. Pero para el capitán atendiendo al mundo en el que él cree, y deduce mediante análisis, habitar, no es tenido en cuenta de forma racional (atendiendo siempre a la mejor situación para las consecuencias de mi acción inmediata).

\* \*

“La *Teoría de la Decisión* se relaciona con otras teorías tales como la *Teoría de la Acción*, la *Teoría de Juegos*, la *Teoría de Conflictos*, la *Teoría de la Estrategia*,

etc.” [120]. Visto entonces el planteamiento que sigue el buque mercante con respecto a su toma de decisiones, ¿cómo habrá que valorar y en consecuencia tomar las *decisiones*?

La mayor dificultad en éste contexto es cómo valorar una *decisión* o alternativa para poder compararla con otras. Así se presentan distintos criterios para valorar alternativas:

Criterio del valor esperado: Según el cual cabe seleccionar aquella alternativa cuyo pago esperado o medio sea mejor. Este criterio es de hecho bastante similar al que se sigue en el buque, un criterio mercantilista; aunque ocurre que, como se ha visto, al tratarse el barco de un espacio en el que se desarrolla también la vida de la tripulación, además de su trabajo, un criterio de este tipo provocaría una mala situación a bordo, pues provoca una cadena que acciones irracionales con la subjetividad de los tripulantes, y en un primer momento con la del capitán, que no mejorarán en ningún sentido la convivencia a bordo.

Criterio de lo más probable: Elegir la alternativa con mejor valor para el estado más probable. Para nuestro caso, sería adecuado pues en el momento en el que se decide esa mejor alternativa se está teniendo en cuenta no sólo el factor tiempo y la mayor o menor ganancia monetaria, sino también la seguridad del barco y con ello se piensa en la tripulación.

Criterio del escenario medio: Cuando el espacio de estados es numérico, también es posible establecer un escenario medio y buscar aquella alternativa óptima para este escenario.

Criterio del valor en riesgo: Normalmente el decidor siente aversión por el riesgo, mientras que para cantidades que no superan un umbral las diferencias no le importan tanto. Este criterio también es utilizado asiduamente en el buque mercante, de manera que se corren riesgos pero mínimos, aun siendo así,

aquello que rige los riesgos, la naturaleza, algo que posee tal capacidad de cambio y en ocasiones dificultad de previsión que hacen que el riesgo sea mayor del esperado.

#### 4.1. Sobre la Teoría de Juegos

Según el investigador del CSIC Fernando Aguiar la *decisión* puede ser (a parte de los tipos que decisión acabados de ver) *paramétrica* –si el contexto se considera dado, es decir, un parámetro– o *estratégica*, esto es, si la decisiones de los actores son interdependientes, de forma que nuestra decisión dependa de lo que hagan los demás[123].

“Puestas así las cosas, el siguiente esquema recoge de manera resumida el panorama de la teoría de la *decisión*”.

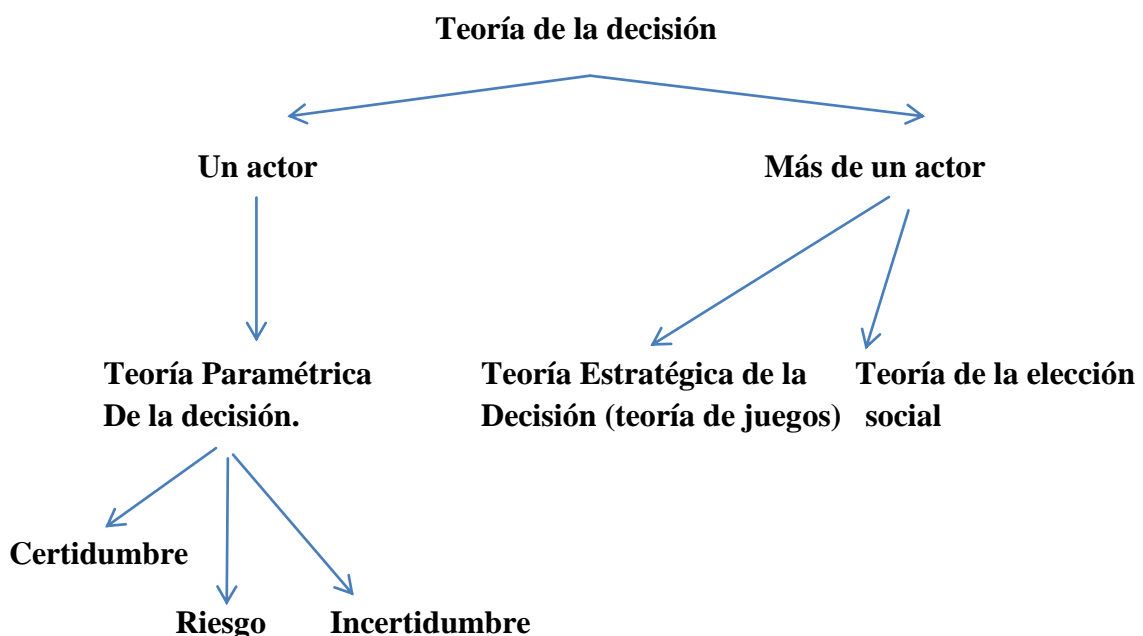


Fig. 2. *Árbol de la teoría de la decisión*[124].

Visto el esquema parece adecuado encauzar éste análisis en la *Teoría de Juegos*, pues en el barco es claro que se reunirán un grupo de personas – grupo de actores –, y que las elecciones del buque no serán tanto unas elecciones consensuadas o tomadas en conjunto, como indica la *Teoría de la Elección Social*, sino que se desarrolla más bien una especie de *juego estratégico de acciones*.

Es así, puesto que las acciones se ven constantemente moduladas en función de aquellos miembros de la tripulación que se hallen en presencia de aquel que realiza la acción.

Ciertamente, pues no se actuará del mismo modo al estar haciendo guardia con el tercer oficial que con el capitán, del mismo modo el ambiente en el comedor no será el mismo si se encuentra el capitán en su interior que si sólo se halla en él el alumno, de manera que seguramente en ausencia del capitán o del primer oficial algún marinero o el contra maestre sí decidan entrar en el comedor de oficiales para gastar alguna broma o realizar un comentario.

Se dice de un comportamiento que “es estratégico cuando se adopta teniendo en cuenta la influencia conjunta sobre el resultado propio y ajeno de las decisiones propias y ajenas”[125].

El principal objetivo de la *Teoría de los Juegos* es determinar los papeles de conducta racional en situaciones de “juego” en las que los resultados son condicionales a las acciones de jugadores interdependientes[125].

Una estrategia se dice que es una especificación de la acción que ha de emprender un jugador en cada contingencia posible del juego. Mientras que un juego es cualquier situación en la cual compiten dos o más jugadores.

Este tipo de análisis, nos dirá Raspeño, es aplicable a “la *estrategia militar*, *biología evolutiva*, y a la *psicología*: puede utilizarse para analizar juegos de simple diversión, aspectos más importantes de la vida y la sociedad también son ejemplos de posibles aplicaciones”[126].

De hecho en la publicación por parte los matemáticos Von Neumann y Morgestern mediante la cual fue creada la *Teoría de Juegos* “se comprendió la importancia de las *Teoría de Juegos* para estudiar las relaciones humanas”[127].

\*

Parece adecuado en éste momento exponer algunos casos paradigmáticos del buque mercante en los que la ya comentada *Teoría de Juegos* pudiera iluminar las motivaciones, así como la lógica social que llevan a la toma de ciertas *decisiones* a bordo.

Para ello se tomarán como casos paradigmáticos situaciones vividas en un buque mercante, como se ha ido haciendo hasta ahora, que sin embargo reproducen vehementemente un conflicto de intereses, y por ello un modo de decidir, propio de la estructuración jerárquica de los barcos de mercancías.

En un primer momento y para aclarar aquello que se pretende hallar en las situaciones que se van a relatar a continuación, cabe decir que “la *Teoría de Juegos* pretende estudiar e indicar cuál será la *decisión* que se llegará a tomar en una situación dada, teniendo en cuenta el criterio de racionalidad de los actores”[128].

- Llegando el buque a puerto el alumno baja del puente, en el que estaba haciendo guardia junto con el capitán, hacia cubierta principal para esperar al práctico junto a la *escala real* y así controlar la subida de éste último al barco. Éste alumno, una vez el práctico ha ayudado durante toda la maniobra de atraque al barco, acompaña de nuevo al práctico, ahora desde el puente hasta la cubierta principal, para controlar del mismo modo su desembarque.

Ocurre que se le ha olvidado al alumno el *walkie talkie* en el puente, así que, una vez el práctico ha desembarcado sube el alumno cuanto antes al puente para dar la noticia sobre el desembarque correcto del práctico al capitán, pues no lo puede hacer desde cubierta ya que no tiene el *walkie talkie*.

Una vez informado el capitán, continúa el alumno con sus tareas... Más tarde, el segundo oficial le pregunta al alumno por qué no avisó sobre el desembarque del práctico a través del *walkie*, el alumno le explica lo ocurrido, pero el segundo oficial le indica que la próxima vez aun habiendo avisado al capitán personalmente también lo indique por el *walkie talkie* pues ello lo utiliza él como señal para empezar a dar cabos.

Hasta aquí parecería que lo que indica el segundo oficial al alumno es razonable y que por consiguiente podría haber sido deducido por éste último. Sin embargo el alumno tenía otra razón por la cual no anunció el desembarco del práctico por el *walkie talkie*, pues en una ocasión parecida en la que tenía que acompañar al práctico en su embarque y desembarque, no olvidándose esta vez el *walkie talkie* sí anunció el desembarque del práctico por el aparato, el resultado fue que nadie contestó, así que para asegurarse lo repitió, como resultado esta vez el capitán contestó bruscamente ante el anuncio repetido: “práctico desembarcado”: “pues mejor para él”, sin duda señal de que el anuncio no debía ser repetido.

En este momento, conociendo los antecedentes del alumno se dudaría de si fue racional o no su acción, pues por un lado él ya había avisado al capitán, y si repetía el anuncio seguramente el capitán se molestaría; por otro lado quizás alguien más esperaba el anuncio, pero eso él no lo sabía, y de algún modo la reprimenda de esa posible persona le importaba menos que la del capitán.

- De la misma forma, lo más racional para un marinero que tiene una guardia libre y decide salir a dar un paseo mientras el buque está amarrado es no hacer nada que pudiera perjudicar su imagen y mermar la confianza que se tiene puesta en él, sin embargo un número no desdeñable de marineros acostumbra a volver bebidos al barco.
- Otra situación similar en la que *lo racional, lo esperado* no resulta ser como se espera al pensar la situación fríamente fue aquella en la que el capitán le dijo al tercer oficial antes de zarpar que saliera a comprobar los calados del barco. El tercer oficial de hecho no sabía como hacerlo, pero no se lo dijo al capitán, salió e hizo lo que pudo, dándole una medición seguramente equivocada al capitán. Aunque por otra parte manteniendo una buena imagen ante el mismo.

En todos estos casos se halla una constante, una suerte de transfiguración de la *racionalidad*, pues aquello que se supone sería mejor para el buque y su seguridad acaba siendo sustituido por conductas proteccionistas con el afán de evitar reprimendas.

Según la *Teoría de Juegos* lo que sucede en estos casos es que cuando se introduce una variable *poco racional* aquellos que deben responder ante la mismas responderán con una acción proporcional, es decir, igualmente no racional.

Según el estudio de Zagare: “se denomina *juego* a cualquier situación social que integra a dos o más actores en la cual, los intereses de ambos son interdependientes”[129]. Se dan tres factores ortogonales que constituirán las dimensiones básicas de la *Teoría de Juegos*: competitividad, sobrecarga laboral e impaciencia. “El factor hostilidad se halla fuertemente relacionado con el factor impaciencia”[130].

La *Teoría de Juegos* “puede ser una herramienta de investigación útil en la comprobación empírica de la característica de los componentes de competitividad y hostilidad”[130]. Dicho esto, parece que aquello que provoca

de hecho en el buque mercante esa manera de actuar apartada de la *racionalidad* es la hostilidad. Es decir, la introducción de una primera conducta hostil en el mismo hace que esa actitud se vaya reproduciendo constantemente.

En el estudio que se acaba de citar se realiza “una comprobación sobre de qué forma influye en el grado de cooperación de los sujetos, las *expectativas creadas* acerca del comportamiento rival (actor con el que se interactúa)” [130]. En éste estudio se descubre que se da una menor cantidad de elecciones cooperativas en ambientes competitivos y hostiles, mientras que aquellos lugares que difieren de estos tipos se caracterizan por una mayor efectividad en la resolución de los juegos [130].

Esto sirve para saber que aquello que se debería cambiar en el buque mercante es su característica, que por otra parte ya se vio debido los análisis que se han realizado en otros apartados, de competitividad. Característica la cual acaba produciendo respuestas poco *racionales* como las que se han visto, así como poco cooperativas.

\* \*

“Las *expectativas creadas* acerca del comportamiento del rival producirán un aumento o disminución de las cooperaciones, siendo la tasa de estas previsiblemente más alta cuando las instrucciones definan al otro jugador como predominantemente cooperativo” [131].

De hecho esto también explica el que se encuentre un grado mayor de cooperación entre la tripulación que se supone del mismo rango.

En efecto, en este mismo estudio “no se encuentran diferencias significativas en el grado de cooperación en función de las *expectativas creadas* en los

sujetos”[132], demostrando esto que de hecho sólo es la situación de facto, la que se está viviendo en el preciso momento, aquella capaz de crear o dirimir la participación.

No sirven entonces para acallar este malestar y comportamiento en el buque la esperanza de que es algo temporal aquello que se sufre y que habrá un descanso. Ni siquiera servirá el que se discuta sobre que esa situación deba cambiar, pues sólo el cambio efectivo es lo que sería efectivo.

Y es que de hecho “el juego es una acción u operación libre, que se desarrolla dentro de unos límites temporales y espaciales determinados, según reglas absolutamente obligatorias, aunque libremente aceptadas”[133], acción que tiene un fin en sí misma y va acompañada de un sentimiento de tensión y alegría y de la conciencia de ser de otro modo que la vida corriente.

Con respecto al buque *parece* que sólo quepa acabar con la estructura de trabajo del mismo, con su jerarquización, de modo que se implante una suerte de igualdad entre toda la tripulación, lo cual incrementaría teóricamente la cooperación y así la calidad de vida y resultados en el buque.

#### ***4.2. Equilibrio de Nash en el buque mercante***

¿Pero no será esta situación en la que la *decisión* en el buque se ve relegada a lo *irracional* una situación ocasional en vez de continua y permanente?

El premio nobel John Nash “prueba que para todo juego no cooperativo, es decir, para todo aquel en el cual cada uno sólo se preocupa por sus propias ganancias, admite al menos un equilibrio”[134].

Éste equilibrio sin duda también tiene que estar presente en el buque mercante. Cabe entonces señalarlo e indicar de modo más preciso los modos de acabar con él.

En efecto, que aquellos tres puntos sucedan en el barco, que los marineros beban, que se realicen tareas desconociéndose el *modus operandi* preciso, y que se omita información entre tripulantes es de hecho conocido entre todos. “De tal manera, en una situación de *juego* donde los individuos toman decisiones anticipándose a las de los otros agentes, hay equilibrio si sus anticipaciones son confirmadas en el momento en el que las *decisiones* de cada uno las conocen todos”[135].

Así es, pues “de la misma manera que un punto fijo X de una función F no permanece constante mientras se le aplica la función, un equilibrio no se mueve, es fijo, cuando está sometido a distintas fuerzas de las cuales él es el resultante”[136].

En cuanto a la posibilidad misma de implementar alguna solución cabe percatarse de que “el adjetivo *unilateral* ocupa un lugar esencial, en tanto que traduce el carácter no cooperativo de las elecciones individuales. Así, es bastante posible que en un equilibrio de Nash la situación se pueda mejorar para todos por medio de un cambio simultáneo de estrategia por parte de varios jugadores”[137].

Sin embargo esta solución no es convincente para el caso del buque mercante puesto que pensar para él un cambio en la actitud y las *decisiones* de los jugadores/tripulantes no parece que pudiera llevarse a cabo, puesto que su acción viene determinada por una legislación. En ese caso un cambio cultural paradójicamente no parece suficiente para solucionar ésta problemática de decisiones no *racionales*.

Igualmente se dice que “si un juego admite un equilibrio de Nash no existe una razón a priori para que éste aparezca como la *solución* evidente que se impone a los ojos de todos los jugadores”[138], es decir, esta situación en tanto que equilibrio no tiene por qué ser evidente a los ojos de la tripulación. Al menos por una razón: con frecuencia los juegos admiten varios equilibrios de Nash.

Así pues en los buques en los que se dé un equilibrio de Nash éste no tiene por qué ser visto, puesto que puede derivar hacia otro equilibrio distinto dificultando así su identificación. Además este buque y su modo de *decisión* el cual ya se ha visto que no es *racional* se entiende como *racional*. ¿Qué se entenderá entonces en el buque como irracional si aquello se cree mediante éste análisis como irracional se suele presenciar como *racional* (lo más adecuado)?

De hecho cuando se habla de racionalidad se entiende que aquel que realiza la acción sigue una lógica de modo escrupuloso y no actúa azarosamente.

En los buques en los que “no hay una coalición estable, sea cual sea la propuesta que se haga, siempre habrá una propuesta alternativa que mejore los *beneficios* recibidos por cada jugador de una nueva mayoría”[139]. Es decir, en estos buques no habría decisiones firmes y cualquier norma caería rápidamente.

“Según el Equilibrio de Nash se establece un supuesto de racionalidad de los agentes. [Así] si un agente sospecha que su adversario no se comporta racionalmente podría tener sentido que adoptara una estrategia *Maximin*”, la cual es aquella que, como se acaba de decir, presupone un comportamiento irracional de los actores, de manera que pretenderá “maximizar la ganancia mínima que puede obtenerse”.

Este modo de operar sí recuerda efectivamente al del buque mercante, en el cual los tripulantes aun sintiendo que pierden y que habría mejores situaciones, intentarán ganar lo máximo en tal situación.

Sin embargo ocurre que a pesar de que estas estrategias se tomen en lugares en los que se presupone una irracionalidad, en el buque de hecho ésta irracionalidad no se admite, así que no se toman conscientemente variantes de las estrategias, quedando la situación en un equilibrio. Todo esto demuestra la

situación precaria del buque y la superposición de capas en el mismo que no permite mostrar la situación real que vive.

## V. *La mediación*

### ***5. La mediación en el buque ante el problema de una lógica progresista***

Como fruto de los capítulos precedentes, que no hacen más que indagar en aquello que ahora ya sí se puede denominar *problema del buque mercante*, en cuanto a su *poder*, a la *soledad* y a la *conflictividad* que en él se reproducen, se deriva la confirmación que permite en este momento plantear e indagar a propósito de las posibilidades que tiene el barco para dirimir todas estas situaciones.

“Donde sea que la gente se reúna para jugar, vivir o trabajar, hay potencial para el conflicto”. Suele ocurrir que “cuanta más energía y emoción se invierte en una relación, mayor será el potencial para el conflicto”.

A parte de esta normalidad con la que son halladas problemáticas en ambientes de lo más cotidianos, sobre todo interesa el hecho de que el lugar de trabajo sea otro de los terrenos fértiles para que surjan conflictos. Una explicación para el conflicto en el trabajo podría ser: que las personas tienen diferentes prioridades y estilos de trabajo, y ello, como se ha ya indagado, favorece la aparición de diferentes *conflictos*.

Uno de los resultados y senderos por los que ha sido obligado moverse fue el de la *conciencia*, ya que se vio que la conflictividad se veía a menudo producida por la imagen que las personas poseían de sí mismas con respecto a los demás. De modo que podían sentirse oprimidas, rechazadas, censuradas, etc., lo cual es una fuente genuina de situaciones *conflictivas*.

Con los precedentes acabados de nombrar se antiende entonces a la *mediación*, ésta supone la manera actual con la que se enfrenta e intenta solucionar las situaciones antes descritas. Será entonces la intención de este estudio la de analizar si ésta *mediación* es también aplicable al buque mercante, aunque igualmente se enfocará, tanto si fuera un buen método, como si no lo fuera, con la problemática del barco, hacia las particularidades y todo pequeño carácter distintivo que quiera florecer de éste desarrollo que se propone desplegar sobre el buque mercante.

Así, pues, emprendiendo el análisis que se ha propuesto, Wilfredo Sanguineti Catedrático en la Universidad de Salamanca, dice que “compete a la *mediación* la solución de los conflictos de trabajo, con especial atención a los de carácter colectivo, [Sanguineti asimismo acaba] presentando la problemática que acompaña la aplicación de esta técnica a un espacio tan singular como es el de las relaciones entre trabajadores y empresarios” [140].

Y es que como se vio el *conflicto* es casi connatural a la situación de trabajo. En efecto, “la presencia de situaciones de enfrentamiento entre quienes ocupan las posiciones de trabajadores y empresarios en los procesos de producción constituye una constante del desenvolvimiento de las relaciones laborales a nivel comparado” [141].

Por ello, debido a lo común de estas problemáticas, que se pase por alto un examen a conciencia de las problemáticas en el trabajo no tiene por qué sorprender.

Ya se vio que el buque mercante merece atención especial en cuanto a su situación, y que el generalizar sus problemas a esta normalidad del conflicto dado en el trabajo no hace más que ocultar líneas y actitudes que van desde el *poder* legislador de los armadores, hasta las actitudes endémicas del barco que no hacen sino que repetir patrones de antaño lo cual de algún modo provoca la conservación de las viejas restricciones.

Estas confusiones no impiden sin embargo el aceptar que se trata eso que se denomina *conflictos del trabajo* de “una situación dentro de la cual, más allá de la percepción individualizada del fenómeno por parte de sus protagonistas, la satisfacción última del interés de cada uno pasa por el sacrificio del interés del otro (el interés del empresario de obtener la mayor cantidad de trabajo por unidad de salario, frente al interés del trabajador a percibir el máximo salario por unidad de trabajo)”[142].

A pesar de esto, y del posible bucle irredimible que supone, en el buque mercante se ha alzado un sentimiento novedoso, un sentimiento de nuestra época, que debido a lo peculiar del barco que navega solitario, la aplicación de las medidas típicas que emplea la sociedad contra éste nuevo carácter pueden no tener igual resultado.

El nuevo componente es el *progreso*. Desde la medicina, en sus avances técnicos que *ahora* plantean decisiones mucho más complejas y difíciles[143], hasta la aparición de la televisión y con ella multitud de estudios sobre su *poder* y adecuación, se ve como la *técnica* supone el peligro de un nuevo velo para nuestros ojos, para que así se actúe fríamente, es decir, conforme reglas técnicas y de cálculo cuantitativo apartado totalmente de lo subjetivo.

De ello el buque mercante no se escapa, con la problemática de las *banderas de conveniencia*, *tripulaciones reducidas* y demás situaciones que sólo se excusan en una mejora, en un *progreso* y modernización, en una *necesidad técnica*.

Walter Benjamin lo expresa diciendo que “la complicidad entre progreso y barbarie es la piedra angular del mundo moderno (...) nada ha favorecido más al fascismo como considerarlo lo opuesto al progreso. Es un diagnóstico fatal porque si denuncia el progreso por ser caldo de cultivo del fascismo, coloca a los progresistas en compañía de unos indeseables que nunca hubieran imaginado (...) si nos preguntamos qué es lo que ambos tienen en común, se nos dirá que el menosprecio por el costo humano y social que lleva consigo la

realización tanto de uno como de otro. Siempre se ha sabido que para alcanzar un objetivo había que pagar un precio”[144].

\*

Así pues, como se dijo arriba, todas las afirmaciones, descriptivas por un lado, y expresivas por otro, que se vieron, relatan la realidad desde un camarote, ya sea una realidad *oprimida* o *solitaria*, no rechazan la búsqueda de soluciones.

Una de las cosas que pretende principalmente la *mediación* es “favorecer que las partes varíen sus posiciones iniciales hasta alcanzar un área de posible consenso entre ellas (una zona en la que sus pretensiones puedan encontrarse, por ofrecer a cada parte ventajas mayores que las que le supondría no alcanzar el acuerdo)”[145].

Ahora bien, conviene no perder de vista que los conflictos de trabajo se caracterizan también por contraponer a sujetos profundamente desiguales, no sólo en términos sociales y económicos sino también jurídicos.

“Esta desigualdad de base condiciona el método de solución de conflictos a aplicar en este ámbito, en la medida en que pone por delante la necesidad de arbitrar instrumentos que permitan compensarla”[183]. Sin embargo, el arbitraje ya se ha visto como, y sobre todo, debido a las banderas de conveniencia, no supone un arma en favor de los trabajadores del mar.

Según otra definición de *mediación* ésta se caracteriza por ser “un proceso de resolución de conflictos en el que las dos partes enfrentadas recurren *voluntariamente* a una tercera persona ‘imparcial’, el mediador, para llegar a un acuerdo satisfactorio. Es un proceso extrajudicial o diferente a los canales legales o convencionales de resolución de disputas”[146]. La solución no es de

hecho impuesta por terceras personas, como en el caso de los jueces o árbitros, sino que es creada por las partes.

Se sigue diciendo a continuación que se considera la mediación como vía que no crea adversarios, porque evita la postura antagónica de ganador-perdedor[147]. Lo cual puede parecer una de las pocas vías amistosas por las que iniciar un proceso de mejora en el buque mercante, pues su carácter de lugar de trabajo reducido provocaría tensiones entre sus miembros las cuales en la práctica diaria serían prácticamente insoslayables y muy perjudiciales a la hora de proseguir con la rutina del trabajo.

Son necesarias entonces las dos partes para afrontar la situación *conflictiva*, pero ocurre que el buque no posee contacto alguno con la parte contratante, con el armador, ello hace que la conflictividad, y las actitudes tanto de *poder* como de *soledad* que se han visto como perjudiciales y típicas del buque mercante se vean en dificultad para ser expresadas ante la parte responsable.

Pues al ser su aparición, como se ha estado viendo, debido a actitudes, gestos, palabras y modos de hacer íntimos, en situaciones que pueden ser calificadas de esporádicas, pueden parecer así estas acciones poco ofensivas como para alimentar la acción extraordinaria de presentarse un trabajador ante el armador para formular una queja de tales características, y si así sucede supondrá claramente una excepción.

La necesidad de que ese diálogo sobre lo íntimo de la tripulación, entre ésta y aquellos responsables del barco, se hace evidente y completamente primordial. Pues “la reflexión sobre la *mediación* ayuda a todos a entender el conflicto y su dimensión ideológica”[148].

De todo ello se desprende que lo que caracteriza a estos conflictos “no es tanto el número de trabajadores afectados (normalmente una pluralidad), como el objeto de la controversia: ésta ha de afectar a intereses generales de los trabajadores”. Lo cual concuerda perfectamente con el barco, pues su *conflictividad* se estructura desde el mismo modo que tienen las navieras de

entender el oficio de marino, es decir, se estructura de manera que afecta a todo marino.

Ligado al hecho de prestarse uno a la negociación está el modo mismo en que cabrá dirigirse al mismo conflicto, al modo en cómo afrontarlo. “La manera como cada ordenamiento procede a regular los conflictos de trabajo se encuentra en estrecha relación con la naturaleza del régimen político y jurídico imperante (...) dentro de los regímenes [dirección, administración] de corte autoritario e intervencionista tales *conflictos* suelen ser vistos como un elemento disfuncional o patológico, cuya supresión se buscará conseguir por medios diversos, como pueden ser la represión”[149].

En cambio en el tipo de sistema que al parecer debería regular al barco “se parte de aceptar a las situaciones de confrontación entre trabajadores y empresarios como manifestaciones de la dinámica misma de las relaciones laborales”[150].

### ***5.1. Excurso sobre el trabajo en el barco***

Si se atiende a lo que dicta la elaboración doctrinal y legislativa más extendida, y desde ella se pretende, vistos los impedimentos que surgen cuando son entendidas las situaciones conflictivas del buque mercante como algo que podría solucionarse mediante el acuerdo apartado de legislaciones, se ve que la noción de *conflicto colectivo* abarca todas las situaciones de confrontación o disputa entre trabajadores y empresarios que afecten a intereses generales o colectivos de los primeros[151].

Sin embargo, dentro de la situación que se quiere remarcar, cabe aclarar que afirmar que la situación de los marinos sea algo precario peca de descuidado en

cuanto ello quiere significar que no se han tenido nunca en cuenta la situación de los mismos.

Así pues, en cuanto al método de solución de conflictos, digamos arbitrario y judicial, el Derecho del Trabajo, y así la normatividad que en éste caso habría que revisar, se caracteriza por tres rasgos diferenciales: “El reconocimiento del derecho a la negociación colectiva y la atribución a los convenios de fuerza vinculante, la colectivización de su gestión a través del reconocimiento de que la misma corresponde a sujetos colectivos, así como la legalización de la presión como mecanismo de afirmación de los propios intereses en el marco del conflicto, que tiene lugar por medio del reconocimiento del derecho a huelga”[152].

Sobre tales puntos, es sintomático que las medidas de presión constituyan para la misma norma legal mecanismos encaminados, tanto a hacer posible la negociación, como a permitir una mejor defensa de las propias posiciones dentro de ella.

Sin embargo, padece un déficit el buque de esta tercera medida, de una *presión* efectiva de la que la empresa tuviera que temer, y de la cual el buque se pudiera servir. Es ello algo menos visto efectivamente en los buques mercantes, puesto que, aun si la tripulación de un barco se decidiera a no acudir al barco, podría suceder que el armador sustituyera a los 10 o 15 empleados del buque contratando a una nueva tripulación, cosa que podría hacer con bastante facilidad.

Esto no afirma que sea un caso imposible la huelga en la marina mercante, sino que aquello que la huelga y las medidas de presión traen consigo, como el sabotaje de máquinas, el cierre del lugar de trabajo, así como la comunicación fluida entre los trabajadores, es algo que ciertamente se ve más entorpecido debido a la naturaleza misma de los barcos. Esto mismo, ésta naturaleza digamos débil, es algo que interesa incluso más que la capacidad de

huelga real del barco, puesto que obliga a plantear el *poder*, propiedad, si se nos permite, usufructuaria, del barco.

Sobre el *poder* ya se vio anteriormente su extensión intrínseca al buque, cabe preguntarse ahora por el *poder* del mismo buque, el de la tripulación con respecto a lo extrínseco a sí misma. Es claro entonces que no se utiliza la misma definición de poder, y que éste del que ahora mismo se habla sería una suerte de *medición de las fuerzas*, de *capacidad de presión* que puede ejercer la tripulación – fuerza con motivo de la cual, se acaba de ver, es ciertamente asequible la implementación de una *mediación* en el buque mercante sobre toda su problemática.

En efecto, la fuerza era mentada por la legislación como vía en ocasiones única para lograr igualdades, para reclamar derechos, es por ello por lo que se asegura también que “la *mediación* atiende a *poder*, *derechos* e *intereses*. Los *intereses* atienden a necesidades, deseos y preocupaciones; los *derechos* suponen los criterios independientes u objetivos, como por ejemplo, contractuales, normativos, legales, justos, etc.; por último el *poder* conlleva amenazas, coerción y protestas”[153].

Es claro por otra banda que esa fuerza o presión siempre se entiende como la vía menos aconsejable, y casi siempre repudiable, pues a pesar de suponer la huelga el desbloqueo de las situaciones de bloqueo que pudieran producirse, suele decirse que “el ejercicio de este derecho es, desde luego, una situación legítima, pero no por ello deseable. No solamente porque supone una ruptura de la normatividad de las relaciones laborales, sino también porque implica costos tanto para los empresarios como para los trabajadores”[154].

Así pues, siguiendo con las vías que ofrece la mediación para el *problema* del buque mercante, se ve que ésta propone una suerte de “procedimientos técnicos específicamente diseñados para facilitar la integración de los conflictos sin necesidad de recurrir a medidas de presión”[155].

Por lo que se ha ido diciendo es claro que estas medidas serán de gran utilidad al barco, el cual ya se dijo que en cuanto a medidas de presión se hallaba al menos en una situación de desventaja con respecto a cualquier otra situación de trabajo, pues, una huelga supone una capacidad de *comunicación* y *coordinación* las cuales no son ni siquiera connaturales al ejercicio del trabajo en la mar, lo cual sí es de hecho connatural, o más fácil a la hora de llevarse a cabo, para la fábrica o la oficina de empleados.

Ingresando en el examen de las distintas técnicas de intervención de las que se habla, debe empezarse por destacar que la solución de los conflictos de trabajo puede discurrir, según Sanguineti, por dos vías diferentes: “la *autocomposición*, en la que son directamente las partes quienes resuelven la controversia mediante la negociación, y la *heterocomposición*, que se caracteriza por la intervención de un tercero ajeno a las partes, ya sea un particular o de un representante del Estado” [156].

En el caso que concierne al barco interesaría activar el proceso de la *autocomposición*, pues éste supone una *concienciación* por parte de ambas partes del problema, lo cual supone además una comunicación fluida puesto que se dirigen ambas partes hacia la resolución de las situaciones controvertidas, lo cual es el único modo de limar tales asperezas.

En cambio la vía de la *heterocomposición* supondría que sólo, o de mayor modo, mediante la tercera parte mediadora las partes *toman conciencia* y se sientan a dialogar, lo cual debido a la característica de los barcos sería del todo insustancial para las reclamaciones que en este momento se han aparecido como prioritarias. Ya que son de tal naturaleza –acciones cotidianas del barco– que llevadas a una discusión ante tribunales y a discusiones muy alargadas en el tiempo alcanzarían una descontextualización y tecnicismo tales que transmutarían del todo su sentido, perdiendo la reclamación de esa manera casi toda su fuerza.

Así, pues, la ventana que cabe abrir es la del diálogo inmediato, el diálogo en el contexto mismo que permita señalar concretamente aquello que molesta a la vida del marino.

En este caso entonces la mediación como estrategia de resolución de conflictos se puede situar en “la finalidad que consiste en pasar de estilos más individualistas a modos más evolucionados de resolución de conflictos, como son los de colaboración y compromiso” [157].

En conflictos cotidianos nos situamos ante diversos estilos de afrontamiento del problema: evitamos, nos acomodamos, competimos, etc. No parece sin embargo razonable que culpabilizarse por ello, ya que manejarse dentro de un estilo de colaboración exige unas condiciones de tiempo y de contexto que no siempre se producen. “También puede suceder que, para crear un contexto real de colaboración, sea necesario pasar por momentos previos en los que nos manejamos en estilos como de evitación o acomodación, ya que pueden ser necesarios para crear un nivel de confianza entre las partes” [157].

No obstante una estructuración vertical minará de lleno que esa confianza arraigue con la fuerza necesaria para que el buque en sí se conforme como coalición.

Así pues, como se ha ido viendo, parece que “la comunicación es un elemento esencial en la resolución de conflictos, de hecho, se podría definir el proceso de *mediación* como el consistente en dotar a las partes en conflictos de unos recursos comunicativos de calidad para que puedan solucionar el conflicto que se traigan entre manos” [158]. Ciertamente “en la raíz de gran parte de los conflictos podemos encontrar una mala comunicación” [159].

\*

Centrarse en los intereses significa que las partes tratan de conocer las necesidades, deseos y preocupaciones latentes de la otra parte, buscando vías para reconciliarlos en la construcción de un acuerdo[160].

Ello puede suponer un beneficio para la economía del buque, así lo afirma la catedrática Lourdes Munduate al decir que “resulta menos costoso resolver los conflictos centrándose en los intereses, pues permite realizar intercambios y obtener ganancias conjuntas, resolver los problemas latentes, favorece la implementación del acuerdo y preserva las relaciones entre las partes”[161].

En efecto, incluso en el caso de que el problema fuera importante, una comunicación de calidad puede ayudar a las partes a que trabajen juntas para encontrar soluciones que satisfagan a ambos[162].

Esta comunicación supone para Suarez (1999) el “gran aporte de la mediación al conflicto, es la sustitución de la concepción tradicional de *ganar-perder* en las disputas, por *ganar-ganar*, pues este cambio de concepción no sólo afecta a los resultados, sino también al proceso mismo, ya que modifica la actitud de las partes”.

Tal actitud es de hecho el punto neurálgico que cabría transmutar, desde la cerrazón comunicacional actual hasta una situación de comunicación fluida para el barco.

El conflicto es vivido como la manifestación de un problema que necesita una satisfacción, pues el problema existe debido a una real o aparente incompatibilidad de necesidades e intereses que hace que la satisfacción de necesidades aparezca imposible para una o más de las partes implicadas.

Esta satisfacción que está reclamada en el buque mercante era la comunicación, pero ello no está de hecho en manos de los marinos, suponiendo un carácter contingente. De tal manera ese requisito que debe ser satisfecho para tratar el

conflicto debe ser algo que necesariamente el propio tripulante pueda cambiar, esto parece que será la consideración de su propia situación.

Supone ello tener en cuenta una perspectiva que atienda al sentido, a la subjetividad de los tripulantes. Estas lógicas ya se vio que quedaban anuladas con los procesos *progresistas* y cuantitativos de nuestra era moderna. “La cultura occidental de los países desarrollados, se basa en una concepción del mundo social compuesta por seres individuales radicalmente separados, de igual valor pero con deseos diferentes y cuya naturaleza se basa en la satisfacción de tales deseos, [los cuales se ven] con frecuencia convertidos en derecho” [163].

Ante esta situación la cual debe ser enfrentada principalmente por el marino, al cambiar la conciencia de sí mismo, no aceptando su situación, nos podemos preguntar por la legitimidad de la fuerza. Entonces “¿por qué no emplear el *poder*?”, sucede que a menudo esta vía “propicia disputas, deteriora las relaciones y resulta muy costoso” [164].

A pesar de tales costos, al ahora observar las razones por las que sí cabría emplear el *poder de la protesta* y ver de la imposibilidad de llevarlo a cabo en el buque mercante, pasará a relucir la situación de excepcionalidad de los marinos.

Sobre cuándo emplear el *poder* Munduate dice que cabría considerarlo “cuando la otra parte no desea participar en un proceso de mediación, cuando la mediación se encuentra en un *impasse* y se han agotado las vías de centrarse en los intereses y cuando la mediación se mueve hacia el acuerdo final, y una de las partes no tiene posibilidades de realizar más concesiones” [165].

## **5.2. *Visión del marino sobre la naturaleza del trabajo en la mar***

Cabe recordar entonces que el “objetivo de la mediación exitosa requiere mover a las partes desde sus posiciones de negación hacia la discusión de los intereses y necesidades subyacentes”. ¿Cómo se relaciona entonces

*autocomposición* (mediación sin necesidad de terceros) y *heterocomposición* (mediación con la ayuda de un tercero) en un sistema?[166], es decir, ¿en qué medida la implantación de un tercero en discordia supondrá para el caso del buque mercante un factor clave para la solución de la situación conflictiva?

Dentro de los mecanismos de *heterocomposición* – dice Sanguineti – ha de atribuirse preferencia a la *conciliación* y la *mediación* frente al arbitraje o la composición judicial.

Debe tenerse presente, a estos efectos, que la *conciliación* y la *mediación*, además de afectar en menor medida la autonomía de las partes, son procedimientos especialmente idóneos para la solución de los conflictos laborales, toda vez que, en ellos, son los propios sujetos implicados quienes consiguen su composición, sin que el conciliador o mediador los suplante, al reducirse su labor a facilitar el acuerdo entre ellos.

La mediación es, como sabemos, una técnica de solución de conflictos cuyo objetivo es hacer posible que dos sujetos que mantienen posiciones encontradas sobre una cuestión que les atañe alcancen un acuerdo que dé solución a sus diferencias, recurriendo a dos instrumentos: la convocatoria de una o más reuniones dirigidas a favorecer el diálogo entre ellas y la formulación de propuestas de solución a que las mismas pueden aceptar o no[167].

Lo que implica de forma obligada la apertura de un procedimiento de mediación es que el diálogo directo entre las partes ha quedado en una vía muerta, al no haber sido capaces de alcanzar un acuerdo por sí solas. Naturalmente, frente a dicha situación de bloqueo siempre existe la posibilidad de que los trabajadores recurran a medidas de presión con el fin de forzar a la contraparte a adoptar un acuerdo. Y en particular al ejercicio del derecho de huelga.

Pero ya se vio como tal derecho a huelga o capacidad de organización se veía mermado para el buque mercante. Se dijo que la razón de tal merma era una

falta de *conciencia* o perspectiva sobre la real condición de los mismos marinos en su profesión.

Pero no se piensa en éste caso de la falta de conciencia como resultado de una falta de información, como si los marinos fueran desconocedores de la mala situación, o *especialidad* de estar en un barco, pues ello es conocido claramente por quien lo padece, sino que de lo que se habla es que debido a la aceptación de esa situación como connatural al trabajo en la mar no se llega a una resolución de la misma. Lo necesario entonces será una colectividad en desacuerdo con su situación, marinos que gusten de estar en la mar, pero que por el contrario repudien condiciones insostenibles y estancias altamente prolongadas, que se percaten en definitiva de que ello no tiene por qué ser connatural al barco.

Finalmente pues, debe tenerse presente que precisamente para compensar esa situación de desigualdad que se supone al conjunto y colectividad de los marinos, opera una fuente particular de regulación. Se trata de la llamada *autonomía colectiva*, expresión del derecho de los trabajadores y empresarios a la negociación colectiva, que permite a ambos fijar mediante acuerdos colectivos las condiciones del intercambio entre capital y trabajo.

Este camino que se abre ahora para acatar la resolución de los problemas del barco puede parecer adecuado, así un paso importante sería la búsqueda de una colectividad más fuerte, organizada y bien comunicada. La presencia de este peculiar poder regulador de las *colectividades* determina, antes que nada, que los conflictos laborales no sean sólo conflictos relacionados con la interpretación o aplicación de las normas vigentes (conflictos jurídicos), sino que puedan girar también en torno a la pretensión de una de las partes de obtener de la otra una mejora de las condiciones ya establecidas (conflictos económicos o de intereses)[168].

Es claro entonces la importancia que tiene para el buque el sentimiento mismo de colectividad —el cual fundamenta fuertemente la misma

colectividad—, pues, mientras el conflicto individual es causa de malestar esencialmente para el trabajador afectado, para el individuo en concreto, los conflictos colectivos producen una situación de tensión generalizada que es capaz de alterar globalmente la marcha de la empresa o el sector productivo al que afectan.

Por ello se dice que, “aunque no deba descuidarse el tratamiento de los conflictos individuales, es en el ámbito de la regulación de los procedimientos de solución de los conflictos colectivos donde se juega el buen funcionamiento (o no) de cualquier sistema de relaciones laborales” [169].

\*

**A** Tenderemos ahora al *Modelo de Harvard* en cuanto a la mediación, para tener al menos una segunda lectura sobre aquello que es primordial para la *mediación*. En el primer análisis, el que se acaba de ejecutar, *comunicación*, sentimiento de *colectividad* —el cual seguramente vendrá determinado por una mayor *conciencia* sobre el problema, es decir, sobre la no connatural del mismo al barco—, así como un *poder* mermado en el barco, incapaz de alzarse fuertemente en *huelga*, son aspectos que se han ido encontrando en el estudio.

Así, en cuanto se encara a ésta segunda voz sobre *mediación*, segundo excursus llamado *Modelo de Harvard*, con el que dialogamos ahora, se leerá que “según el método de Fisher-Ury cabe separar a las personas del problema, centrándose las partes en los *intereses* y no en las *posiciones*. En cuanto a estas *posiciones* también se podría pasar de ellas a las *opciones*, así se estaría inventando opciones en beneficio mutuo, trabajando juntos para crear opciones que satisfagan a ambas partes, pasando así de las *protestas* a las *propuestas*” [170].

No deja esto de ser la misma fórmula que se dedujo para el discurso sobre la *mediación* al que se atendió anteriormente, el centro neurálgico de aquel era la *comunicación*, un *diálogo* y *necesidad de consenso* entre las partes. Ahora en éste nuevo discurso se separa a las personas del problema, y para ello son necesarios tres elementos clave en las relaciones entre personas: *percepciones*, *emociones* y la ya vista *comunicación*, tras dejar sentado que en una disputa y negociación hay distintas percepciones en cada parte.

Si se atiende a esa tríada que se acaba de presentar, caracterizando las relaciones entre personas, respecto a las *emociones* se dice que “lo primero que hay que hacer por parte de los negociadores (o las partes del conflicto) es reconocer esas emociones presentes y comprenderlas, tanto la de los demás como las propias”[171]. Eso mismo fue reconocido anteriormente relacionándose con la falta de introspección propia del marino que no se revela contra su situación.

Aparte de esto que supone una receta para llevar a buen puerto las relaciones interpersonales, según el *Método de Harvard*, se identifican tres problemas usuales en la *comunicación* entre las partes protagonistas: “puede que los negociadores no se hablen entre sí; en segundo lugar, incluso si usted les habla, directa y claramente, puede que no le oiga; y por último, también es problemático las malas interpretaciones”[172].

Como conclusión no se puede sino, vista la dificultad siquiera para iniciar un diálogo por parte de los tripulantes con los navieros, achacar tales dificultades a la diferencia de poderes con la que se empezó en el primer capítulo. “El primer factor condicionante de la actividad mediadora está representado por la diferencia de poderes entre las presentaciones que concurren al proceso de mediación”[173].

Esta asimétrica relación de poderes entre los sujetos negociadores puede generar al mediador, y por tanto a la implementación del mismo proceso que quiere *mediar*, al menos, dos tipos de problemas. El primero puede ser uno

correspondiente a la falta de aptitud de una de las partes, y en particular la representación de los trabajadores, para valorar las posibilidades reales de solución del conflicto (el área de consenso).

El segundo riesgo que puede derivarse de la asimetría entre las partes está representado por la posibilidad de que no exista en realidad un área de consenso aceptable para ambas, ya sea porque la diferencia de poder entre ellas es tan grande que la parte empresarial prefiere mantener el conflicto a alcanzar un acuerdo, o porque la parte social maneja una interpretación equivocada de la situación, por falta de información o manejo de criterios inadecuados.

En situaciones como éstas, como lo es la del buque mercante, es claro que, “detectada su presencia e inamovilidad, el conflicto no tiene solución, al menos por el momento. Lo único que podrá hacer el *mediador* es, en consecuencia, tratar de que los negociadores conozcan sus respectivas posiciones lo más claramente posible, con el fin de abrir la posibilidad de un acuerdo a largo plazo, siempre que el estado de cosas inicial o los intereses de los sujetos del conflicto varíen”[174].

De la misma manera que la acción de protesta violenta en ocasiones es espontánea -debido a la frustración-, tal acción de protesta sin tener ahora porque ser violenta de hecho no se dará si no se favorece un marco donde expresiones espontáneas se puedan reproducir. Luego, el hecho de que la empresa imposibilite la expresión de los avatares fatuos diarios, no será sólo medida de contención para con la violencia espontánea que pudiera surgir, sino también freno contra la espontaneidad, y ello supone la pérdida expresiva de los sujetos, de los tripulantes, con respecto a sus derechos.

Naturalmente, “si una de las partes se plantea recurrir a medidas de presión es porque estima que éstas le van a facilitar una solución del conflicto más favorable a sus intereses que aquella que obtenía mediante la sola negociación”[175].

La mediación es capaz de cumplir entonces una función útil igualmente, en la medida en que puede servir para que las partes agoten sus posibilidades de diálogo antes del inicio de las hostilidades, evitando así a ambas partes los costes a ellas asociados.

Ahora bien, como se vio, para que la mediación funcione eficazmente en estos casos, debe cumplirse un doble presupuesto: que los trabajadores estén verdaderamente decididos a acudir a la huelga y que la parte empresarial perciba esa posibilidad como una amenaza real a sus intereses por los daños que puede causarle.

¿Qué es aquello de lo que carece el buque mercante para no poder ni entablar un diálogo para solucionar sus problemas, ni poseer igualmente capacidad organizativa como para exigir esa reunión? Por lo que se ha visto, en la estrategia que se toma en el buque no se adivina preocupación por la convivencia en él de ciertas personas, es así puesto que, el barco no se rige por intereses subjetivos, sino por condiciones mercantiles y materiales; aquello que falta en el barco son pues *trabajadores*.

Aunque en el barco no sucede lo mismo que en la fábricas, en donde los sujetos quedaban enajenados, alienados, transmutados por aquello que fabricaban, tomando el objeto fabricado un aura subjetiva, un *plusvalor* innecesario, mientras los trabajadores quedaban relegados a *cosa*. Pues al parecer, en el caso del barco, el tripulante queda enajenado con el barco mismo, el barco es él, por ello el tripulante se lo debe todo al barco, y el barco puede pedir del tripulante cualquier sacrificio. Es así como se pierde la figura del *trabajador*, ahora éste no desarrolla una actividad en cierto lugar, sino que pasa a suponer una pieza más del conjunto que es el barco.

Karl Marx dice que “tanto las relaciones jurídicas como las formas de Estado no pueden comprenderse por sí mismas ni por la llamada evolución general del espíritu humano, sino que radican, por el contrario, en las *condiciones materiales de vida*” [176].

En la producción social de su vida, los hombres contraen determinadas *relaciones necesarias* e independientes de su voluntad, relaciones de producción, que corresponden a una determinada fase de desarrollo de sus fuerzas productivas materiales[177]. El conjunto de estas relaciones de producción forma la estructura económica de la sociedad.

Si nos referimos a las *relaciones* que se dan dentro del buque, entendidas como relaciones burocráticas, es claro que no son de la misma naturaleza que para el resto de las empresas; por otro lado, en cuanto a las *condiciones materiales de vida*, lo cual se puede entender como la situación en la que se trabaje y viva, de igual manera se ve cómo en el caso de las *relaciones laborales* no se asemejan a aquellas dadas en ámbitos diferentes al buque mercante, pues en ellas se suele dar una producción efectiva, una creación material, como sucederá por ejemplo en una fábrica. Sin embargo, a pesar de estas diferencias, las cuales incluso Marx acaba de declarar como fundamento del conjunto denominado sociedad, el sistema de producción de los trabajadores de los barcos (tripulantes) fundamenta la protección de sus intereses en el tipo de protección utilizado corriente y originariamente en fábrica mediante sindicatos.

Marx arguye que “el modo de producción de la vida material condiciona el proceso de la vida social, política y espiritual en general. No es la conciencia del hombre la que determina su ser, sino por el contrario, el ser social [relaciones sociales] lo que determinan su conciencia”[178].

Así pues, si se quiere cambiar la situación del buque mercante cabe primeramente cambiar la conciencia de los afectados, de modo que estos dejen de aceptar una mala situación para reclamar y pedir su derecho a condiciones favorables de trabajo.

En efecto, cuando se estudian las revoluciones, hay que distinguir siempre entre los cambios materiales ocurridos en las condiciones económicas de producción y que pueden apreciarse con la exactitud propia de las ciencias naturales.

“Del mismo modo que no se puede juzgar a un individuo por lo que él piensa de sí, no es posible juzgar tampoco a éstas épocas de revolución por su conciencia, sino que, por el contrario, hay que explicarse ésta conciencia por las tradiciones de la vida material” [179].

Aporta Marx una receta para que sea lograda esa conciencia que hará a la tripulación reclamar por unas condiciones de vida y trabajo a bordo del barco que le satisfagan: “la opresión real hay que hacerla aun más pesada, añadiéndole la conciencia de esa opresión, la ignominia más ignominiosa publicándola (...) Hay que hacerles bailar a esas circunstancias petrificadas cantándoles su propia melodía” [180].

Esto es un conflicto económico: y se ha visto que no se ha establecido correctamente cuál es la economía del buque, la que le pertenece naturalmente, puesto que una economía mercantilista, objetivista al fin y al cabo, no le es propia debido a lo peculiar del barco. Es así, pues ya se vio el mal funcionamiento del mismo en cuanto a las condiciones de vida.

## ***VI. Conclusión***

Si se atiende al sentido latino de revolución, *revolutum* como 'dar vueltas', nos aproximaremos a lo que éste estudio supone, como revolución débil o como una única vuelta, un cambio de perspectiva para explicar sociológicamente al buque mercante.

Entre otros resultados, se hallan como consecuencia de este cambio de perspectiva para con el buque el que se diga de él que está sumergido bajo la *lógica del poder* -actitud en gestos cotidianos que va en detrimento de la calidad de la vida a bordo-; así como que se hable de la *soledad* en los barcos, ya no como del resultado inevitable del barco perdido en la mar, sino como la soledad que provocan los sistemas de la *diferencia*; también es un resultado del *giro* que realiza éste estudio la visión que ofrece la *Teoría de juegos* sobre la propagación de las actitudes egoístas o competitivas entre los tripulantes.

La vida a bordo en los buques mercantes se ha percibido desde sus remotos inicios como sufrida y tolerable por muy pocos. Pensar que el vaivén tormentoso de la mar y sus múltiples inclemencias tienen un papel principal en ello no es nada desacertado. No obstante, el buque mercante, estando escindido por completo de la sociedad constituye por sí mismo una institución social, crítica para la vida a bordo. Así, esta investigación dice: el problema no lo tiene el barco por sí, sino que se aloja en él pérfidamente.

Sin embargo, no se ha detenido éste estudio en una mera descripción sociológica de las relaciones sociales a bordo de un buque mercante, como si fuera el despliegue de un catálogo de aquello que uno se fuera a encontrar si fuera a embarcar en uno de estos barcos.

Lo novedoso de este estudio para el análisis sociológico de buques mercantes supone a su vez la manera más eficaz para mejorar la situación de los mismos, puesto que hablar sobre lo fundamental y pétreo que mantiene una situación nociva dada ya supone de hecho un ataque contra dicha situación.

Así ante la pregunta: ¿qué supone, implica o sugiere el argumento de la investigación?, sin duda cabría responder que en primer lugar éste estudio ha supuesto un ataque contra las afirmaciones que hacen del problema de la vida a bordo del barco algo natural, para encontrar los modos y configuraciones que mantienen ese engaño. Ello es relevante, puesto que lleva a cabo un *giro* en la atención del investigador, ahora cabe hallar una vía impuesta.

Para llevar a cabo éste análisis entonces lo que se ha hecho es no atender a lo que se dice que deben suponer ciertas acciones en el buque, como se suele decir sobre los horarios impenetrables, las guardias extendidas, o las llegadas a puerto sin ofrecer descanso que son necesarios para la productividad del buque, y se ha intentado analizar lo que ello, así como demás aspectos típicos de los buques mercantes, suponen para el tripulante en concreto; viéndose entonces cómo ello lo configura psicológicamente y afecta a su situación social. Éste método es de hecho el piquete con el que trabaja el pensador de la modernidad, investigando no sólo sobre la evidencia lógica en los párrafos, sino sopesando también el parecer de los testigos.

Nietzsche al estudiar la fe y la religión no se enreda en discursos sobre la idoneidad a propósito de conceptos metafísicos, sino que observa cómo los *valores*, y las recetas *morales* ayudan, escudan u ocultan a las personas. Freud de un modo parecido no elucidó sobre lo etéreo de mil definiciones sin base, sino que interrogando a sus pacientes, escuchando sus angustias, determinó lo que todo ello escondía tras de sí en un espacio llamado inconsciente. Esta metodología es la que ha seguido éste trabajo, centrándose en los ademanes, *tics*, modos de hablar, engaños, y demás actitudes superficiales en la piel del buque mercante.

Análisis pues que está dirigido a eso básico que es la *afectación fisiológica* del entorno sobre las personas, y que es capaz de hablar de situaciones quizás no del todo patentes o conscientes en aquellos que las sufren - como la necesidad de logro típica que se ha analizado en los marinos. De hecho es el tipo de análisis que es aplicado a cualquier estudio social amplio, ya sea en el ámbito

del marketing, atendiéndose a la reacción casi inmediata ante estímulos en vez de desarrollar teorías enciclopédicas con ayuda de conceptos muy estirados, o en el ámbito novedoso de las redes sociales. Por ello se puede decir que en general se ha estado hablando durante todo el trabajo, a través de sus capítulos, de algo a lo que se puede denominar *necesidad*, es así al descubrirse lo que logran, o lo que reclaman, las personas con actitudes *poterosas* en el buque, o aquello de que se siente carente el solitario. Asimismo el despliegue de la discusión sobre las *necesidades*, abre otra puerta aun más controvertida, la del *sentido*, ahora preguntas antes evidentes desde el inicio salen a la luz, ¿qué *sentido*, qué gano, pierdo, necesito, o quizás desarrollo al estar en el buque mercante?, ¿debe tener sentido al fin y al cabo?

Con todo, ante el resultado como puesta en escena y descripción de la *lógica del poder* en el buque mercante cabe finalmente atender detenidamente a la cifra temporal que ha hecho alargarse a tal problema desde los mismos inicios de la marina mercante hasta hoy en día. Y es que si es posible decir que el buque sufre constricción y rutinas opresoras para los tripulantes debido sobre todo a lo fácil que lo tienen los barcos para hacerlo, cabría preguntar, ¿es la *lógica del poder*, ya no sólo elemento estructurador del buque mercante, sino, el modo de actuar primitivo de las personas?, ¿es el buque mercante ciego a la esclavitud?, ¿a la guerra?, ¿ansioso en la conquista afanosa?, y si fuera así... ¿los barcos y el mundo de la mar en general, como representantes entre bambalinas de tal *lógica*, no adquieren a su vez la responsabilidad de asumir, pensar y cambiar tal *lógica*?

## ***Referencias bibliográficas.***

1. SERRADILLA, FRANCISCO, *Oscuro fluir de sombras, Antología*, ed. Libro de Notas, 2008, p. 4
2. RODRIGUEZ-MARTOS DAUER, RICARD, *El buque mercante, Un análisis sociológico*, Barcelona, Ediciones UPC, 2006, p. 27.
3. RODRIGUEZ-MARTOS, *El buque mercante, Un análisis sociológico*, Barcelona, Ediciones UPC, 2006, p. 29.
4. FOUCAULT, MICHEL. *Un Diálogo sobre el poder y otras conversaciones*, ed. Alianza, Madrid, 2001, p. 6.
5. Si apeláramos a la propiedad fundamental de todos esos casos: psiquiátricos, cárceles o buques mercantes, propiedad de configurar lugares aislados durante un lapso apreciable de tiempo –que suele ser de mínimos de un mes– no justificaríamos así estas comparaciones para disminuir la alarma que estamos de algún modo creando sobre la situación del barco, pues de hecho en el barco se mezcla una *característica* perteneciente a otro tipo de institución total que no suele ser tomada en consideración. Ésta *característica* de la que hablamos es la voluntad, y la institución en la que más se da es el convento. En éste último se entra y sale de forma voluntaria, eso supone un cambio sustancial que produce una transmutación completa sobre el modo de vida dentro de la institución. Como decíamos, el buque mercante tiene algo de esto, pues no deja de ser de algún modo voluntario el acceder a él. Aunque por otro lado también comparte este barco la particularidad de *encierro obligatorio* característico de cárceles y psiquiátricos, pues quiérase o no, el trabajo es de hecho necesario y a pesar de su cara de libertad muchas son las barreras a la hora de abandonar un empleo por el hecho de encontrarse mal o a disgusto en él. Esto sitúa al buque mercante en un tipo de situación intermedia que merece atención especial.
6. SALVADOR GINER. *Sociología*, (ed.) Península, Barcelona, p. 69: ‘Además, la conformidad por sí sola no mantiene en funcionamiento las instituciones sociales: su permanencia es reforzada y asegurada por una serie de agencias adicionales de control, como son las instituciones políticas, jurídicas, religiosas, económicas’.
7. SALVADOR GINER. *Sociología*, (ed.) Península, Barcelona, p. 70.
8. SALVADOR GINER. *Sociología*, (ed.) Península, Barcelona, p. 71.
9. LINTON, R. *The Study of Man*, Nueva York, (ed.) Appleton-Century-Crofts, p.104: ‘Goffman examina los desarrollos y las aproximaciones conceptuales elaborados en el ámbito estructural-funcionalista e interaccionista desde los años cincuenta: los conceptos de complejo de roles (*roleset*), sectores de rol (o subroles), funciones de rol

[...] Intenta retomar y recontextualizar estos conceptos dentro de la <<perspectiva situacional>> [...] dicha tarea analiza la acción en el rol no en abstracto y en general, sino aludiendo al <<sistema situado de actividades>> en el que concretamente se realiza’.

10. GOFFMAN, E. “The Nature of Deference and Demeanor”, *American Anthropologist*, 1959, p. 482.

11. DE LOS CAMPOS, HUGO. *Diccionario de sociología*. Entrada de Rol. Puede encontrarse en <http://ciberconta.unizar.es/leccion/sociodic/tododic.pdf>:

12. COLOMER, EUSEBI. *El Pensamiento alemán de Kant a Heidegger*, (ed.) Herder, Barcelona, Volumen II, p. 516: ‘Arroja ante sí sus posibilidades como posibilidades, las deja ser en cuanto tales, y de este modo se autorrealiza. El proyectar no tiene nada que ver con el conducirse con arreglo a un plan preconcebido: el ser-ahí [hombre que comprende sus múltiples posibilidades existenciales, como posibles en su finitud] se ha proyectado ya en cada caso y es siempre, mientras existe, proyectante. Y como tal proyectante se comprende siempre por sus posibilidades’.

13. RODRIGUEZ-MARTOS DAUER, RICARD, *El buque mercante, Un análisis sociológico*, Barcelona, Ediciones UPC, 2006, p. 31.

14. RODRIGUEZ-MARTOS DAUER, RICARD, *El buque mercante, Un análisis sociológico*, Barcelona, Ediciones UPC, 2006, p. 32.

15. FOUCAULT, MICHEL, *Vigilar y Castigar*, (ed.) Círculo de Lectores, Barcelona, p. 30.

16. RODRIGUEZ-MARTOS DAUER, RICARD, *El buque mercante, Un análisis sociológico*, Barcelona, Ediciones UPC, 2006, p. 12.

17. RODRIGUEZ-MARTOS DAUER, RICARD, *El buque mercante, Un análisis sociológico*, Barcelona, Ediciones UPC, 2006, p. 66.

18. SALVADOR GINER. *Sociología*, (ed.) Península, Barcelona, p. 188.

19. AVILA-FUENMAYOR, FRANCISCO, *El concepto de poder en Michel Foucault*, p. 7.

20. AVILA-FUENMAYOR, FRANCISCO, *El concepto de poder en Michel Foucault*, p. 8.

21. AVILA-FUENMAYOR, FRANCISCO, *El concepto de poder en Michel Foucault*, p.33.

22. AVILA-FUENMAYOR, FRANCISCO, *El concepto de poder en Michel Foucault*, p.151.

23. SENNETT, RICHARD, *La corrosión del carácter, Las consecuencias personales del trabajo en el nuevo capitalismo*, ed. Anagrama, Barcelona, p. 14.

23. RODRIGUEZ-MARTOS DAUER, RICARD, *El buque mercante, Un análisis sociológico*, Barcelona, Ediciones UPC, 2006, p. 14.

24 SALVADOR GINER. *Sociología*, (ed.) Península, Barcelona, p. 165.

25. RODRIGUEZ-MARTOS DAUER, RICARD, *El buque mercante, Un análisis sociológico*, Barcelona, Ediciones UPC, 2006, p. 30.
26. GOFFMAN, E. *Internados, ensayo sobre la situación social de los enfermos mentales*. Amorroutu Editores. Buenos Aires, 2ª edición, 1972, p. 78.
27. RODRIGUEZ-MARTOS DAUER, RICARD, *El buque mercante, Un análisis sociológico*, Barcelona, Ediciones UPC, 2006, p. 77.
28. SENNETT, RICHARD, *La corrosión del carácter, Las consecuencias personales del trabajo en el nuevo capitalismo*, ed. Anagrama, Barcelona, p.68: 'Ser buen trabajador significa ser buen griego. La ecuación de buen trabajo y buen griego tenía un sentido en lo concreto más que en lo abstracto [...] Cuando dos de los trabajadores – dos hermanos, los dos alcohólicos – aparecían escayolados en el trabajo, los otros los reprendían hablándoles de los problemas que les estaban ocasionando a su familia y la pérdida de prestigio de sus familias en la comunidad en la que vivían todos los griegos'.
29. RODRIGUEZ-MARTOS DAUER, RICARD, *El buque mercante, Un análisis sociológico*, Barcelona, Ediciones UPC, 2006, p. 91.
30. RODRIGUEZ-MARTOS DAUER, RICARD, *El buque mercante, Un análisis sociológico*, Barcelona, Ediciones UPC, 2006, p. 103.
31. FOUCAULT, MICHEL, *Vigilar y Castigar*, (ed.) Círculo de Lectores, Barcelona, p. 36: 'No se debería decir que el alma es una ilusión, o un efecto ideológico. Pero sí que existe, que tiene una realidad, que está producida permanentemente en la superficie e interior del cuerpo por el funcionamiento de un poder que ejerce sobre aquellos a quienes se castiga, sobre aquellos a quienes se sujeta a un aparato de producción y controla a lo largo de toda su existencia [...] Este alma no es en absoluto substancia, sino que es el elemento en el que se articulan los efectos de determinado tipo de poder'.
32. HERRERA, GÓMEZ, M.; SORIANO, MIRAS R.M. *La teoría de la acción social en Erving Goffman*. Artículo. Universidad de Granada. Departamento de sociología. Pág. 61.
33. BOURDIEU, PIERRE. "Sobre el poder simbólico", en *Intelectuales, política y poder*, traducción de Alicia Gutiérrez. Buenos Aires. UBA. 2000. Pág. 65.
34. FOUCAULT, MICHEL, *Vigilar y Castigar*, (ed.) Círculo de Lectores, Barcelona, p.141: 'Métodos que permiten el control minucioso de las operaciones del cuerpo, que garantizan la sujeción constante de sus fuerzas y les imponen una relación de docilidad-utilidad'.
35. AMICH, JULIÁN. *Diccionario Marítimo*. Ed. Juventud. Barcelona. 2003.
36. FOUCAULT, MICHEL, *Vigilar y Castigar*, (ed.) Círculo de Lectores, Barcelona, p.153: 'El empleo del tiempo es una vieja herencia. Las comunidades monásticas habían sin duda sugerido su modelo estricto [...] sus tres grandes procedimientos: establecer ritmos, obligar a ocupaciones determinadas, regular los ciclos de repetición. Coinciden muy pronto en los colegios, talleres y hospitales [...] "todas las personas... al llegar por la

*mañana a su lugar, antes de trabajar comenzarán por lavarse las manos, ofrecerán a Dios su trabajo, harán el signo de la cruz y se pondrán a trabajar”*’.

37. RODRIGUEZ-MARTOS DAUER, RICARD, *El buque mercante, Un análisis sociológico*, Barcelona, Ediciones UPC, 2006, p. 90.

38. MCKEW PARR, CHARLES, *So noble captain, Ferdinand Magellan, The life and voyages of Ferdinand Magellan*, Ed. Robert Hale, London, 1955, p.vii.

39. FOUCAULT, MICHEL, *Vigilar y Castigar*, (ed.) Círculo de Lectores, Barcelona, p.150-152: ‘El <<rango>>, en el siglo XVIII, comienza a definir la forma de distribución de los individuos en el orden escolar [...] fabrican las disciplinas espacios complejos: arquitectónicos, funcionales y jerárquicos a la vez. Son unos espacios que establecen la fijación y permiten la circulación, recortan segmentos individuales e instauran relaciones operatorias; marcan lugares e indican valores. Garantizan la obediencia de los individuos pero también una mejor economía del tiempo y de los gestos’.

40. FOUCAULT, MICHEL, *Vigilar y Castigar*, (ed.) Círculo de Lectores, Barcelona, p.149: ‘Comprobar la presencia y aplicación del obrero, así como la calidad de su trabajo; comparar a los obreros entre sí, clasificarlos según su habilidad y su rapidez [...] la fuerza de trabajo puede analizarse en unidades individuales [...] la unidad en ella no es pues, ni el territorio, ni el lugar, sino el rango’.

41. BOLUDA CORPORACION MARITIMA. *Lista de la Tripulación OMI. CREW LIST*. Boluda Lines Beatriz B Capitán. 2011.

42. ANTONIO J. *Wittgenstein og den moderne filosofi*. Ed. Gyldendalske Boghandel. Copenhagen. 1962, p.104.

43. WITTGESNTEIN, LUDWIG, *Investigaciones filosóficas*, ed. Crítica, Barcelona, p.19: ‘¿Qué designa pues la palabras del lenguaje?, ¿Cómo debe mostrarse los que designan si no es en su modo de uso? (...) Se puede por cierto abreviar la descripción del uso de la palabra *losa* de modo que se diga que esa palabra designa este objeto. Esto se hará si, por ejemplo, se trata meramente de eliminar el malentendido de que la palabra *losa* se refiere a la forma de piedra de construcción que de hecho llamamos *cubo* – pues *losa*, es dicho para señalar tal o cual objeto, también para romper este, para que lo lances, para que lo traigas, viéndose que si significado no es ni mucho menos uno sólo –, pero se conoce el modo y manera de este ‘referir’, esto es, el uso de estas palabras en lo restante’.

44. WITTGESNTEIN, LUDWIG, *Investigaciones filosóficas*, ed. Crítica, Barcelona, p.17: ‘San Agustín, en la *Confesiones*: Cuando ellos (los mayores) nombraban alguna cosa y consecuentemente con esa apelación se movían hacia algo, llamaban ellos a aquella cosa cuando pretendían señalarla (...) Así, oyendo repetidamente las palabras colocadas en sus lugares apropiados en diferentes oraciones, colegía paulatinamente de qué cosas eran signos y, una vez adiestra la lengua en esos signos, expresaba ya con ellos mis deseos. En estas palabras obtenemos, a mi parecer, una determinada figura de la esencia del lenguaje humano. Concretamente esta: Las palabras del lenguaje nombran objetos (...) En esta figura del lenguaje encontramos las raíces de la idea: cada palabra tiene un significado. Este significado está coordinado con la palabra. Es el objeto por el que está la palabra’.

45. RODRIGUEZ-MARTOS DAUER, RICARD, *El buque mercante, Un análisis sociológico*, Barcelona, Ediciones UPC, 2006, p. 43.
46. RODRIGUEZ-MARTOS DAUER, RICARD, *El buque mercante, Un análisis sociológico*, Barcelona, Ediciones UPC, 2006, p. 59.
47. LARSON R, CSIKSZENTMIHALYI M, GRAEF R. "Time alone in daily experience: Loneliness or renewal, Peplau LA, Perlman D (eds). *Loneliness. A Sourcebook of Current Theory, Research and Therapy*. Wiley & Sons, 40-53, Nueva York, 1982.
48. WEISS RS. *Loneliness, The Experience of emotional and Social Isolation*, MIT Press, Cambridge, 1973. Citado por MONTERO, MARIA; LENA LOPEZ. *La Soledad como fenómeno psicológico: un análisis conceptual*. Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Psicología, p.19.
49. JONG-GIERVELD DE J, "The construct of the loneliness, Components and measurement", *Essence*, (eds). Nueva York, 1987. Citado por: MONTERO, MARIA; LENA LOPEZ. *La Soledad como fenómeno psicológico: un análisis conceptual*. Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Psicología, p.19.
50. SALVADOR GINER. *Sociología*, (ed.) Península, Barcelona, p. 15.
51. RODRIGUEZ-MARTOS DAUER, RICARD, *El buque mercante, Un análisis sociológico*, Barcelona, Ediciones UPC, 2006, p.135
52. RODRIGUEZ-MARTOS DAUER, RICARD, *El buque mercante, Un análisis sociológico*, Barcelona, Ediciones UPC, 2006, p.129.
53. DICCIONARIO ETIMOLOGICO. Entrada de política: 'En realidad política no tiene nada que ver con ἠθος (ethos= manera) la raíz que nos muestra la palabra ética. La palabra política viene de *politikos*, esta de *pilotes*, y este de *polis* (ciudad)'
54. *Poli* significa mucho, por ello la política trata el gobierno de todos, a la ciudad, tratando de hallar lo mejor para todos, la igualdad.
55. GORDON, S. *Lonely in America*. New York, (ed) Simon & Schuster, 1976.
56. EXPÓSITO F.; MIGUEL M. "Percepción de la soledad", *Psicothema*, Universidad de Granada, 2000, vol. 12, nº4, p. 579-585
57. EXPÓSITO F.; MIGUEL M. "Percepción de la soledad", *Psicothema*, Universidad de Granada, 2000, vol. 12, nº4, p. 580.: 'El interés por el estudio de la soledad no se debe exclusivamente a su creciente incidencia, sino también a la importancia cada vez mayor que las relaciones interpersonales tienen en nuestra vida cotidiana. No obstante, en Psicología Social se ha prestado mayor atención y esfuerzo a tratar de conocer los factores que intervienen en la formación de vínculos sociales (...) olvidándose un tanto de las consecuencias que puede tener para una persona romper sus lazos sociales íntimos, o la incapacidad para conseguir dichos vínculos (!)'
58. EXPÓSITO F.; MIGUEL M. "Percepción de la soledad", *Psicothema*, Universidad de

Granada,2000, vol. 12, nº4, p. 581

59. EXPÓSITO F.; MIGUEL M. "Percepción de la soledad", *Psicothema*, Universidad de Granada,2000, vol. 12, nº4, p. 122.

60. EXPÓSITO F.; MIGUEL M. "Percepción de la soledad", *Psicothema*, Universidad de Granada,2000, vol. 12, nº4, p. 582.

61. EXPÓSITO F.; MIGUEL M. "Percepción de la soledad", *Psicothema*, Universidad de Granada,2000, vol. 12, nº4, p. 583.

62. DURKHEIM, E. *Suicide: a study in sociology*. Glencoe, (ed) Free Press. 1951. Citado por: EXPÓSITO F.; MIGUEL M. "Percepción de la soledad", *Psicothema*, Universidad de Granada,2000, vol. 12, nº4, p. 579-585.

63. RODRIGUEZ-MARTOS DAUER, RICARD, *El buque mercante, Un análisis sociológico*, Barcelona, Ediciones UPC, 2006, p.122.

64. PINQUART, M., & SÖRENSEN, S. (2003). Risk factor for loneliness in adulthood and old age – A meta-analysis. In S. P. Shohov (Ed.), *Advances in Psychology Research*, Vol. 19 (pp.111-143). Hauppauge, NY: Nova Science Publishers. Citado por: CACIOPPO, J. JHON & HAWKLEY C. LOUISE. *Loneliness*. Chicago Center for Cognitive & social Neurocience. University of Chicago, p.8.

65. EXPÓSITO F.; MIGUEL M. "Percepción de la soledad", *Psicothema*, Universidad de Granada,2000, vol. 12, nº4, p.583: ' Esto puede darse incluso cuando una persona realiza autoatribuciones, inhibiendo así la puesta en marcha de estrategias eficaces de afrontamiento frente a la soledad (...) Nuestros estudios avalan que si bien se percibe que hay un tipo de personas que experimentan la soledad y carecen de un alto estatus socio-económico [por ejemplo], hay otras que también pueden sentirse solas a pesar de tener un alto estatus socio-económico' (...) esto sugiere el carácter consensual y compartido de estas percepciones, su dimensión social. Parece existir un discurso social, un sentido común y unas representaciones sociales que determinan el modo de ver y entender la realidad que nos ocupa (Moscovici, 1984)'

66. MONTERO, MARIA; LENA LOPEZ, *op. cit.*, p. 20.

67. WEISS RS: *Loneliness: The Experience of Emotional and Social Isolation*. MIT Press, Cambridge, 1973.

68. CUTRONA CE: Transition to college: Loneliness and the process of social adjustment. En: Peplau LA, Perlman D (eds). *Loneliness. A Sourcebook of Current Theory, Research and Therapy*. Wiley & Sons, Nueva York, 1982, p. 291-309.

69. LOPATA HZ: *Loneliness in widowhood*. En: Hartog J, Audy JR, Cohen YA (eds). *The Anatomy of Loneliness*. International Universities Press, Nueva York, 1980, p. 237-258. Citado por: MONTERO, MARIA; LENA LOPEZ. *La Soledad como fenómeno psicológico: un análisis conceptual*. Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Psicología, p.23: 'El modelo propuesto asume que no hay efecto directo entre el

número de contactos sociales y la soledad. Tanto los factores situacionales como los disposicionales representan la base para las evaluaciones subjetivas’.

70. GIERVELD, DE J.; TILBURG T.; DYKSTRA P. “Loneliness and Social Isolation”, chap. 26, In: Cambridge handbook of personal relationships / A.Vangelisti and D.Perlman, eds. Cambridge: Cambridge University Press, 2006. - p.485-500: ‘In our view, greater insight into loneliness will be gained by bringing together individual level characteristics and contextual level characteristics’.

71. MARANGONI, C. & ICKES, W. Loneliness, A theoretical review with implications for measurement. Journal of Social and Personal Relationships, 1989, p. 93-128. Citado por: CACIOPPO, J JHON & HAWKLEY C. LOUISE.

72. CACIOPPO, J.; HAWKLEY C. *op. cit.*, p.3.

73. <<Ningún bien nos viene del saber / si la salud venerable falta. / / Porque sin el placer ¿qué más nos alegra / la vida mortal o qué poder soberano, / sin el cual ya no es digna de envidia / siquiera la vida de un dios?>>.

74. PERRY, NICK. “Conflict on Board Ship, An Interpretation”, en: *The Sociological Review*. Vol 22,1974, p. 557: ‘ Basic characteristic of industrial societies is that for most of the populace it is both posible and probable for them to be associated with groups and organisations that have disparate aims, membership and behavioural expectations. Hence no one group or organisation has an absolute claim on its members, who may sometime experience the problema of allocating priorities as between competing claims as a form of psychological conflict. Such segmental participation is also, however, a social mechanism through which just those claims which might generate social conflicto, particularly those which involve subordination, may be managed by the individuos in question. Problems generated in one status may be partially dissipated in another: a <<bad day at the Works>> may be partially exorcised by a round of drinks with friends, low status at work may be partially compensated for by prestige as << the father who fought in the war>> and so on.’.

75. GEORG SIMMEL, *Sociología del antagonismo*, Sequitur, p. 12.

76. UNITES STATES OF AMERICA, “Nonresident training course”, *Seaman*, 1993, p. 8.

77. BILBAO D. R.; DAUDER G. S.; “Introducción a la teoría del conflicto en las organizaciones”, Universidad Rey Juan carlos, Servicio de Publiaciones, Madrid, 2003, p. 23.

78. TEORÍAS DE LOS GRUPOS, “Guía de estudio”, *Psicología Social*, Universidad de la República, p. 1

79. KAFKA, FRANZ, *El Castillo*, México, 1982, p. 53. Este pasaje de Kafka nos muestra la patente multiplicidad de factores que actúan en la interpretación de lo social, así como en que tales factores suelen llevar a interpretaciones avanzadas o *prejuzgantes* sobre la otra parte.

80. GEORG SIMMEL, *Sociología del antagonismo*, Sequitur, p. 2: ‘Para la ciencia del hombre entonces, sólo existirían dos objetos primarios o unitarios de estudio: el

individuo y la unidad formada por los individuos, la sociedad (...) de esta forma el conflicto no podría estudiarse con independencia de su efecto sobre esa dos formas unitarias de la sociedad (...) Sin embargo el conflicto es un hecho *sui generis*, por ello cabe ampliar el análisis distinguiendo las relaciones entre los hombres constitutivas de unidad (...) para que el individuo logre la unidad de su personalidad, la contradicción y el conflicto también intervienen.'

81. GONZALEZ, *Reflexiones sobre la Psicología de grupos, op. cit.*, p. 19.
82. GOLDMAN, FRANCISCO, *The Ordinary Seaman*, London, Faber and Faber, 1997, p.32.
83. TEORÍAS DE LOS GRUPOS, "Guía de estudio", *Psicología Social*, Universidad de la República, p. 6.
84. RODRIGUEZ-MARTOS DAUER, RICARD, *El buque mercante, Un análisis sociológico*, Barcelona, Ediciones UPC, 2006, p.107.
85. BILBAO D. R.; DAUDER G. S.; "Introducción a la teoría del conflicto en las organizaciones", Universidad Rey Juan carlos, Servicio de Publicaciones, Madrid, 2003, p. 22.
87. RODRIGUEZ-MARTOS DAUER, RICARD, *El buque mercante, Un análisis sociológico*, Barcelona, Ediciones UPC, 2006, p.108.
88. LARSON, ARTHUR, "Conflicts between Seamen's Remedies and Workmen's Compensation Acts", *Fordham Law Review*, Vol. 4, 1972, se encuentra en: <http://ir.lawnet.fordham.edu/flr/vol40/iss3/1>.
89. ADORNO T.W., *La Personalidad Autoritaria*, p. 173.
90. RODRIGUEZ-MARTOS DAUER, RICARD, *El buque mercante, Un análisis sociológico*, Barcelona, Ediciones UPC, 2006, p.92.
91. BILBAO D. R.; DAUDER G. S.; "Introducción a la teoría del conflicto en las organizaciones", Universidad Rey Juan carlos, Servicio de Publicaciones, Madrid, 2003, p. 29.
92. BILBAO D. R.; DAUDER G. S.; "Introducción a la teoría del conflicto en las organizaciones", Universidad Rey Juan carlos, Servicio de Publicaciones, Madrid, 2003, p. 115.
93. TEORÍAS DE LOS GRUPOS, "Guía de estudio", *Psicología Social*, Universidad de la República, p.10.
94. TEORÍAS DE LOS GRUPOS, "Guía de estudio", *Psicología Social*, Universidad de la República, p. 11.
95. VERGARA, GARRIDO LUIS, "Habermas y la teoría de la acción comunicativa", *Razón y Palabra*, p.5. Revista electrónica, la podemos encontrar en:

[www.razonypalabra.org.mx](http://www.razonypalabra.org.mx)

96. VERGARA, GARRIDO LUIS, "Habermas y la teoría de la acción comunicativa", *Razón y Palabra*, p.2.
97. VERGARA, GARRIDO LUIS, "Habermas y la teoría de la acción comunicativa", *Razón y Palabra*, p.9.
- 98 . VERGARA, GARRIDO LUIS, "Habermas y la teoría de la acción comunicativa", *Razón y Palabra*, p.10.
99. VERGARA, GARRIDO LUIS, "Habermas y la teoría de la acción comunicativa", *Razón y Palabra*, p.12.
100. VERGARA, GARRIDO LUIS, "Habermas y la teoría de la acción comunicativa", *Razón y Palabra*, p.15.
101. VERGARA, GARRIDO LUIS, "Habermas y la teoría de la acción comunicativa", *Razón y Palabra*, p.6.
102. LARSEN, R.J.; BUSS, D.M. (2002). *Personality Psychology: domains of knowledge about nature, 2nd ed.* McGraw Hill (trad. *Psicología de la personalidad: dominios de conocimiento sobre la naturaleza humana*) cap. 11 p. (336-369).
103. LARSEN, R.J.; BUSS, D.M. (2002). *Personality Psychology: domains of knowledge about nature, 2nd ed.* McGraw Hill (trad. *Psicología de la personalidad: dominios de conocimiento sobre la naturaleza humana*) cap. 11 p. 336.
104. LARSEN, R.J.; BUSS, D.M. (2002). *Personality Psychology: domains of knowledge about nature, 2nd ed.* McGraw Hill (trad. *Psicología de la personalidad: dominios de conocimiento sobre la naturaleza humana*) cap. 11p. 339.
105. LARSEN, R.J.; BUSS, D.M. (2002). *Personality Psychology: domains of knowledge about nature, 2nd ed.* McGraw Hill (trad. *Psicología de la personalidad: dominios de conocimiento sobre la naturaleza humana*) cap. 11p. 340.
106. CONCEPCION F. V.; JUAN CARLOS R. C.; ROBERTO D. B.; ANDRES A. G., "Los espectadodes ante la violencia televisiva: funciones, efectos e interpretaciones situadas", p. 1.
107. CONCEPCION F. V.; JUAN CARLOS R. C.; ROBERTO D. B.; ANDRES A. G., "Los espectadodes ante la violencia televisiva: funciones, efectos e interpretaciones situadas", p. 4.
108. CONCEPCION F. V.; JUAN CARLOS R. C.; ROBERTO D. B.; ANDRES A. G., "Los espectadodes ante la violencia televisiva: funciones, efectos e interpretaciones situadas", p. 7.
109. CONCEPCION F. V.; JUAN CARLOS R. C.; ROBERTO D. B.; ANDRES A. G., "Los espectadodes ante la violencia televisiva: funciones, efectos e interpretaciones situadas", p. 11.

110. CONCEPCION F. V.; JUAN CARLOS R. C.; ROBERTO D. B.; ANDRES A. G., "Los espectadores ante la violencia televisiva: funciones, efectos e interpretaciones situadas", p.12.
111. CONCEPCION F. V.; JUAN CARLOS R. C.; ROBERTO D. B.; ANDRES A. G., "Los espectadores ante la violencia televisiva: funciones, efectos e interpretaciones situadas", p.19.
112. CONCEPCION F. V.; JUAN CARLOS R. C.; ROBERTO D. B.; ANDRES A. G., "Los espectadores ante la violencia televisiva: funciones, efectos e interpretaciones situadas", p.20.
113. CONCEPCION F. V.; JUAN CARLOS R. C.; ROBERTO D. B.; ANDRES A. G., "Los espectadores ante la violencia televisiva: funciones, efectos e interpretaciones situadas", p.21.
114. MEROI A. ANDREA, SALMÉN M. GABRIEL, "SEMINARIO SOBRE LA TEORÍA DE LA DECISIÓN", p. 161, se puede encontrar en: [www.centrodefilosofia.org.ar/Investigación y Docencia Nº 38](http://www.centrodefilosofia.org.ar/Investigación_y_Docencia_Nº_38)
115. AGUIAR FERNANDO, "Teoría de la decisión e incertidumbre: modelos normativos y descriptivos", EMPIRIA, Revista de Metodología de Ciencia Sociales, Nº 8, 2004, p. 143.
116. AGUIAR FERNANDO, "Teoría de la decisión e incertidumbre: modelos normativos y descriptivos", EMPIRIA, Revista de Metodología de Ciencia Sociales, Nº 8, 2004, p. 144.
117. MEROI A. ANDREA, SALMÉN M. GABRIEL, "SEMINARIO SOBRE LA TEORÍA DE LA DECISIÓN", p.162.
118. PERKINS, JOSEPH, "San Francisco Maritime National Historical Park", 1849, p.71.
119. MEROI A. ANDREA, SALMÉN M. GABRIEL, "SEMINARIO SOBRE LA TEORÍA DE LA DECISIÓN", p.163.
120. MEROI A. ANDREA, SALMÉN M. GABRIEL, "SEMINARIO SOBRE LA TEORÍA DE LA DECISIÓN", p.164.
121. CÉSPEDES, ESTEBAN, *La Teoría de la Decisión de David Lewis y la Paradoja de Newcomb*, Límite, vol. 4, Núm. 20, 2009, p. 54.
122. CÉSPEDES, ESTEBAN, *La Teoría de la Decisión de David Lewis y la Paradoja de Newcomb*, Límite, vol. 4, Núm. 20, 2009, p 55.: 'Una función de probabilidad es entendida como la relación entre las veces que ocurre un evento y un número real'.
123. AGUIAR FERNANDO, "Teoría de la decisión e incertidumbre: modelos normativos y descriptivos", EMPIRIA, Revista de Metodología de Ciencia Sociales, Nº 8, 2004, p.141.

124. AGUIAR FERNANDO, "Teoría de la decisión e incertidumbre: modelos normativos y descriptivos", EMPIRIA, Revista de Metodología de Ciencia Sociales, N° 8, 2004, p. 142.
125. RASPEÑO, J. BRAVO, *Historia de las Matemáticas, Teoría de Juegos*, p. 4.
126. RASPEÑO, J. BRAVO, *Historia de las Matemáticas, Teoría de Juegos*, p. 5.
127. RASPEÑO, J. BRAVO, *Historia de las Matemáticas, Teoría de Juegos*, p. 6.
128. VITORIANO, BEGOÑA, *Teoría de la Decisión: Decisión con Incertidumbre, Decisión Muticriterio y Teoría de Juegos*, Universidad Complutense de Madrid, p. 32.
129. PÉREZ-LLANTADA M<sup>a</sup>. C.; ARACELI M. J.; GONZÁLEZ J. L., "TEORÍA DE JUEGOS Y PATRÓN DE CONDUCTA TIPO A: FACTORES DE COMPETITIVIDAD Y HOSTILIDAD", Facultad de Psicología, U.N.E.D, Madrid, *Psichothema*, 1994, Vol. 6 n°1, p. 22.
130. PÉREZ-LLANTADA M<sup>a</sup>. C.; ARACELI M. J.; GONZÁLEZ J. L., "TEORÍA DE JUEGOS Y PATRÓN DE CONDUCTA TIPO A: FACTORES DE COMPETITIVIDAD Y HOSTILIDAD", Facultad de Psicología, U.N.E.D, Madrid, *Psichothema*, 1994, Vol. 6 n°1, p. 23.
131. PÉREZ-LLANTADA M<sup>a</sup>. C.; ARACELI M. J.; GONZÁLEZ J. L., "TEORÍA DE JUEGOS Y PATRÓN DE CONDUCTA TIPO A: FACTORES DE COMPETITIVIDAD Y HOSTILIDAD", Facultad de Psicología, U.N.E.D, Madrid, *Psichothema*, 1994, Vol. 6 n°1, p. 24.
132. PÉREZ-LLANTADA M<sup>a</sup>. C.; ARACELI M. J.; GONZÁLEZ J. L., "TEORÍA DE JUEGOS Y PATRÓN DE CONDUCTA TIPO A: FACTORES DE COMPETITIVIDAD Y HOSTILIDAD", Facultad de Psicología, U.N.E.D, Madrid, *Psichothema*, 1994, Vol. 6 n°1, p. 25.
133. CAMINO ROCA, J.L.; "JUEGOS DE PODER Y PSICOLÓGICOS", Universidad de Barcelona, p. 5: 'Todo el hacer del ser humano no es más que un jugar. El hombre nada más juega cuando es libre en el pleno sentido de la palabra, y nada más es plenamente hombre cuando juega'.
134. ABRAMSON, GUILLERMO, *Introducción a la Teoría de Juegos, Aplicaciones en el modelado matemático de sistemas biológicos*, Centro Atómico Bariloche, Instituto Balseiro y CONICET, 2008, p. 25.
135. ABRAMSON, GUILLERMO, *Introducción a la Teoría de Juegos, Aplicaciones en el modelado matemático de sistemas biológicos*, Centro Atómico Bariloche, Instituto Balseiro y CONICET, 2008, p. 7.
136. ABRAMSON, GUILLERMO, *Introducción a la Teoría de Juegos, Aplicaciones en el modelado matemático de sistemas biológicos*, Centro Atómico Bariloche, Instituto Balseiro y CONICET, 2008, p. 8.
137. ABRAMSON, GUILLERMO, *Introducción a la Teoría de Juegos, Aplicaciones en el*

*modelado matemático de sistemas biológicos*, Centro Atómico Bariloche, Instituto Balseiro y CONICET, 2008, p. 11.

138. ABRAMSON, GUILLERMO, *Introducción a la Teoría de Juegos, Aplicaciones en el modelado matemático de sistemas biológicos*, Centro Atómico Bariloche, Instituto Balseiro y CONICET, 2008, p. 13.

139. ABRAMSON, GUILLERMO, *Introducción a la Teoría de Juegos, Aplicaciones en el modelado matemático de sistemas biológicos*, Centro Atómico Bariloche, Instituto Balseiro y CONICET, 2008, p. 14.

140. SANGUINETI R. W.; *Mediación: un método de ? de conflictos, Estudio interdisciplinar*, "LA MEDIACIÓN EN LOS CONFLICTOS DE TRABAJO", COLEX, Madrid, 2010, p.251.

141. SANGUINETI R. W.; *Mediación: un método de ? de conflictos, Estudio interdisciplinar*, "LA MEDIACIÓN EN LOS CONFLICTOS DE TRABAJO", COLEX, Madrid, 2010, p.152.

142. SANGUINETI R. W.; *Mediación: un método de ? de conflictos, Estudio interdisciplinar*, "LA MEDIACIÓN EN LOS CONFLICTOS DE TRABAJO", COLEX, Madrid, 2010, p.153.

143. SANATANDER, F.; HERNANZ M.; *Cuaderno de Psiquiatría Comunitaria*, "Conflictos y dilemas éticos en la atención psiquiátrica" Vol. 1, nº 2, 2001, p. 123.: 'En los últimos años los debates sobre la corrección y bondad de las prácticas psiquiátricas se han enriquecido y sistematizado con las aportaciones provenientes de la bioética, rama del conocimiento que aporta un referente estructurado para la reflexión sobre la ética de las prácticas asistenciales sanitarias. Algunos de los elementos que han promovido el debate bioético de las últimas décadas son: los avances técnicos de la medicina, que plantean decisiones mucho más complejas y difíciles'.

144. MATE, REYES, *Medianoche en la historia*, Comentarios a las Tesis de Walter Benjamin, Sobre el Concepto de historia, Trotta, 2006, p. 41.

145. SANGUINETI R. W.; *Mediación: un método de ? de conflictos, Estudio interdisciplinar*, "LA MEDIACIÓN EN LOS CONFLICTOS DE TRABAJO", COLEX, Madrid, 2010, p.164.

146. SANGUINETI R. W.; *Mediación: un método de ? de conflictos, Estudio interdisciplinar*, "LA MEDIACIÓN EN LOS CONFLICTOS DE TRABAJO", COLEX, Madrid, 2010, p.153.

147. HERNÁNDEZ, MANUEL, "La mediación en la resolución de conflictos", Universitat de Barcelona, Departament MIDE pg. De la Vall d'Hebron, p. 1.

148. HERNÁNDEZ, MANUEL, "La mediación en la resolución de conflictos", Universitat de Barcelona, Departament MIDE pg. De la Vall d'Hebron, p. 2.

149. SANGUINETI R. W.; *Mediación: un método de ? de conflictos, Estudio interdisciplinar*, "LA MEDIACIÓN EN LOS CONFLICTOS DE TRABAJO", COLEX, Madrid, 2010,

p.154.

150. SANGUINETI R. W.; *Mediación: un método de ? de conflictos, Estudio interdisciplinar*, "LA MEDIACIÓN EN LOS CONFLICTOS DE TRABAJO", COLEX, Madrid, 2010, p.155.

151. SANGUINETI R. W.; *Mediación: un método de ? de conflictos, Estudio interdisciplinar*, "LA MEDIACIÓN EN LOS CONFLICTOS DE TRABAJO", COLEX, Madrid, 2010, p.152.

152. SANGUINETI R. W.; *Mediación: un método de ? de conflictos, Estudio interdisciplinar*, "LA MEDIACIÓN EN LOS CONFLICTOS DE TRABAJO", COLEX, Madrid, 2010, p.158.

153. MUNDUATE J. LOURDES; BARÓN D. MIGUEL; ponencia: "LA MEDIACIÓN COMO ESTRATEGIA DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS", Consejo Andaluz de Relaciones Laborales. p. 67.

154. SANGUINETI R. W.; *Mediación: un método de ? de conflictos, Estudio interdisciplinar*, "LA MEDIACIÓN EN LOS CONFLICTOS DE TRABAJO", COLEX, Madrid, 2010, p.198.

155. SANGUINETI R. W.; *Mediación: un método de ? de conflictos, Estudio interdisciplinar*, "LA MEDIACIÓN EN LOS CONFLICTOS DE TRABAJO", COLEX, Madrid, 2010, p.159.

156. SANGUINETI R. W.; *Mediación: un método de ? de conflictos, Estudio interdisciplinar*, "LA MEDIACIÓN EN LOS CONFLICTOS DE TRABAJO", COLEX, Madrid, 2010, p.160.

157. HERNÁNDEZ, MANUEL, "La mediación en la resolución de conflictos", Universitat de Barcelona, Departament MIDE pg. De la Vall d'Hebron, p. 126.

158. HERNÁNDEZ, MANUEL, "La mediación en la resolución de conflictos", Universitat de Barcelona, Departament MIDE pg. De la Vall d'Hebron, p. 127.

159. HERNÁNDEZ, MANUEL, "La mediación en la resolución de conflictos", Universitat de Barcelona, Departament MIDE pg. De la Vall d'Hebron, p.128.: 'Cuando una persona malinterpreta lo que la otra ha querido decir y reacciona defendiéndose ante lo que considera una ofensa, aumenta la tensión del conflicto y nos encontramos más lejos de solucionarlo. Por el contrario, cuando las dos personas en conflicto pueden establecer una comunicación eficaz y clara, es decir ambas se hacen entender y se entienden mutuamente, pueden descubrir que realmente no existía un problema o que era pequeño y de fácil solución'.

160. HERNÁNDEZ, MANUEL, "La mediación en la resolución de conflictos", Universitat de Barcelona, Departament MIDE pg. De la Vall d'Hebron, p. 7.

161. HERNÁNDEZ, MANUEL, "La mediación en la resolución de conflictos", Universitat de Barcelona, Departament MIDE pg. De la Vall d'Hebron, p. 9.

162. HERNÁNDEZ, MANUEL, “La mediación en la resolución de conflictos”, Universitat de Barcelona, Departament MIDE pg. De la Vall d’Hebron, p. 127.
163. HERNÁNDEZ, MANUEL, “La mediación en la resolución de conflictos”, Universitat de Barcelona, Departament MIDE pg. De la Vall d’Hebron, p. 128.
164. MUNDUATE J. LOURDES; BARÓN D. MIGUEL; ponencia: “LA MEDIACIÓN COMO ESTRATEGIA DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS”, Consejo Andaluz de Relaciones Laborales. p. 11.
165. MUNDUATE J. LOURDES; BARÓN D. MIGUEL; ponencia: “LA MEDIACIÓN COMO ESTRATEGIA DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS”, Consejo Andaluz de Relaciones Laborales. p. 13.
166. SANGUINETI R. W.; *Mediación: un método de ? de conflictos, Estudio interdisciplinar*, “LA MEDIACIÓN EN LOS CONFLICTOS DE TRABAJO”, COLEX, Madrid, 2010, p.160.
167. SANGUINETI R. W.; *Mediación: un método de ? de conflictos, Estudio interdisciplinar*, “LA MEDIACIÓN EN LOS CONFLICTOS DE TRABAJO”, COLEX, Madrid, 2010, p.161.
168. SANGUINETI R. W.; *Mediación: un método de ? de conflictos, Estudio interdisciplinar*, “LA MEDIACIÓN EN LOS CONFLICTOS DE TRABAJO”, COLEX, Madrid, 2010, p.155.
169. SANGUINETI R. W.; *Mediación: un método de ? de conflictos, Estudio interdisciplinar*, “LA MEDIACIÓN EN LOS CONFLICTOS DE TRABAJO”, COLEX, Madrid, 2010, p.157.
170. GIMÉNEZ, ROMERO C., “MODELOS DE MEDIACIÓN Y SU APLICACIÓN EN MEDIACIÓN INTERCULTURAL”, Publicado en la Revista MIGRACIONES nº 10, 2010, Universidad Pontificada de Comillas, p.4.
171. GIMÉNEZ, ROMERO C., “MODELOS DE MEDIACIÓN Y SU APLICACIÓN EN MEDIACIÓN INTERCULTURAL”, Publicado en la Revista MIGRACIONES nº 10, 2010, Universidad Pontificada de Comillas, p.6.
172. GIMÉNEZ, ROMERO C., “MODELOS DE MEDIACIÓN Y SU APLICACIÓN EN MEDIACIÓN INTERCULTURAL”, Publicado en la Revista MIGRACIONES nº 10, 2010, Universidad Pontificada de Comillas, p.8.
174. SANGUINETI R. W.; *Mediación: un método de ? de conflictos, Estudio interdisciplinar*, “LA MEDIACIÓN EN LOS CONFLICTOS DE TRABAJO”, COLEX, Madrid, 2010, p.163.
175. SANGUINETI R. W.; *Mediación: un método de ? de conflictos, Estudio interdisciplinar*, “LA MEDIACIÓN EN LOS CONFLICTOS DE TRABAJO”, COLEX, Madrid, 2010, p.167.: ‘Si se concurren ambos requisitos, el mediador encontrará un terreno fértil para desarrollar su labor, ya que la zona de acuerdo se ensanchará de forma considerable,

dado que la parte empresarial estará dispuesta a hacer más concesiones’.

176. MARX, KARL, “PRÓLOGO DE LA CONTRIBUCIÓN A LA CRÍTICA DE LA ECONOMÍA POLÍTICA”, p.1.

177. MARX, KARL, “PRÓLOGO DE LA CONTRIBUCIÓN A LA CRÍTICA DE LA ECONOMÍA POLÍTICA”, p. 2.

178. MARX, KARL, “PRÓLOGO DE LA CONTRIBUCIÓN A LA CRÍTICA DE LA ECONOMÍA POLÍTICA”, p.3.

179. MARX, KARL, “PRÓLOGO DE LA CONTRIBUCIÓN A LA CRÍTICA DE LA ECONOMÍA POLÍTICA”, p.2.

180. MARX, KARL, “EN TORNO A LA CRÍTICA DE LA FILOSOFÍA DEL DERECHO DE HEGEL”, p. 3.

## *Webgrafía*

- Centro de investigación y docencia de filosofía: [www.centrodefilosofia.org.ar](http://www.centrodefilosofia.org.ar), [consulta 3/04/2012]
- Conflicts between Seamen's Remedies and Workmen's Compensation Acts: <http://ir.lawnet.fordham.edu/flr/vol40/iss3/1>, [consulta 7/01/2012]
- DE LOS CAMPOS, HUGO, *Diccionario de sociología*. Entrada de Rol. Puede encontrarse en: <http://ciberconta.unizar.es/leccion/sociodic/tododic.pdf>, [consulta 23/05/2012]
- Revista digital Razón y Palabra: [www.razonypalabra.org.mx](http://www.razonypalabra.org.mx), [consulta 12/04/2012]