

Reconocimiento a
los oficios de la pesca
Industrial Chilena

Vidas *de Tierra* *y Mar*

Reconocimiento

a los oficios

de la Pesca

Industrial

chilena.

Vidas
de Tierra
y *Mar*

Vidas *de* Tierra *y Mar*

Reconocimiento a
los oficios de la Pesca
Industrial chilena

EQUIPO REALIZADOR

SENSE EDITORES

Empresa
Creaciones Ideas desde el Sur
76843041-1

Producción Ejecutiva
Macarena Concha
Pablo Carmona

Producción General
Constanza Concha

Autor/Editora General
Macarena Concha

Contenido
Carla Higuera

Fotografía
Gino Zavala

Legales
Marco Figueroa

Diseño
Pareidolia Estudio de Diseño

ASIPES

Este libro no hubiera sido posible sin el aporte enriquecedor, apoyo y dedicación de la gerenta de asuntos públicos Verónica Ceballos Barrón y la encargada de vinculación de Asipes, Claudia Ternicier Seda.





VIDAS DE TIERRA Y MAR





Índice

15	Introducción	74	Plomero Jacob Santos Rodríguez
16	Glosario	90	Jefe de Bodega Mario Frías Yáñez
24	AGUA	94	Huinchero Luis Cuevas Muñoz
28	Capitán Joseph Neno Kattan	98	Huinchero Mauricio Torres Moya
34	Piloto Patricio Salinas Andrade	102	Tripulante Redero Robinson Espinoza Tapia
46	Jefe de Máquinas Julián Macaya Fellmer	106	Corchero Rodrigo Godoy Carrillo
60	Contramaestre Sergio Vásquez Flores	122	Kuky Luis Montecino Bello
66	Anillero Edógimo Venegas Araneda		
70	Tripulante General de Cubierta Iván Troncoso Jara		

Índice

136	FUEGO	276	TIERRA
150	Operadora Autopacker Aída Espina Ríos	280	Radio Operador Moisés Laurie García
176	Operadora Corte Empaque Luisa Poblete Burgos	288	Operador de Descarga Guillermo Fernández Colicheo
180	Operador de Salsas Óscar Hernández Alarcón	292	Panguero de Muelle Manuel Valdés Moreira
184	Mecánico de Sellado Jaime Villagrán Bravo	302	Redera María Ingrid Bravo Vega
200	Descoladora Elena Fuentes Jara	312	Huachimán Miguel Quilodrán Reyes
224	Fileteadora María Isabel González Gutiérrez	316	Yomero Patricio Quintana Quintana
252	Operador Cocedores Prensa Víctor Arteaga Riquelme	322	Operador de Grúa de Muelle Pedro Heredia Garrido

Presentación

De forma irremediable todo momento se convertirá en pasado, y todo pasado, en memoria. Allí radica tanto nuestra afición a preservar buenos recuerdos, como la pesadumbre de no zafar de los malos. La memoria es entonces un ejercicio valioso para quien la construye y para quien recibe. De eso trata este trabajo, fragmentos de pasados que se arman para dar forma a experiencias y vidas que, a su vez, construyeron una actividad única, la Pesca Industrial.

Quienes vitalizan este trabajo no son los primeros ni los últimos, ni siquiera los únicos. Simplemente, son ejemplos de lo que el empuje humano puede lograr. Hay más, muchos más. Miles que han hecho del procesar en forma responsable los recursos del mar no solo un trabajo, sino que lo entendieron como una oportunidad de crecimiento, construir una nueva familia y poner en valor sus oficios.

Bien lo identifica Moisés Laurie al sentir que se trata de trabajos únicos o relacionados al arte, como asegura María Ingrid Bravo. Otros, como Patricio Quintana, Joseph Neno, Julián Macaya, Mario Frías, Jaime Villagrán o Luisa Poblete, rescatan el trabajo en equipo, el compañerismo o la conexión que crea el esfuerzo compartido. Patricio Salinas, Robinson Espinoza, Iván Contreras, Sergio Vásquez y Alda Espina narran un espacio de aprendizaje y crecimiento personal. Incluso Elena Fuentes ve cómo el empoderamiento de las mujeres crece en las plantas.

Cualquier actividad está formada en principio por personas, como las 27 que participaron de este ejercicio de memoria que se articula en base a tres elementos que simbolizan a la Pesca Industrial. Así, va desde el agua del vasto océano, al fuego de las especializadas líneas productivas, pasando por la tierra donde se recibe a las materias primas y a quienes las vuelven a casa.

Son relatos en primera persona, de momentos íntimos y sensibles, que nos conectan a funciones únicas y que confieren identidad. Pero también, representan a muchos más que aportaron, siguen aportando y se sumarán a una industria que proyecta su crecimiento a partir de los aprendizajes de sus más de diez décadas de operación.

De eso trata la memoria: rescatar, reconocer, aprender.

Macarena Cepeda Godoy
Presidenta
Asociación de Industriales Pesqueros



Introducción

Los 6.500 trabajadores de la Pesca Industrial de la zona centro sur recibirán un reconocimiento a través de esta publicación, que pretende relevar a los protagonistas de la dura y desconocida labor de la cadena de producción, de uno de los sectores económicos de mayor importancia de nuestro país.

Con enfoque en sus roles fundamentales, en sus historias de vida, entrega y compromiso con su trabajo y sus familias, VIDAS DE TIERRA Y MAR será un testimonio de resguardo del patrimonio humano de los hombres y mujeres de Mar.

Con un relato coral, conoceremos desde sus propios protagonistas las etapas de captura y procesamiento de la pesca, contenido que se irá complementando con sus historias de vida.

Familias de Coronel, Tomé y Talcahuano, con años de dedicación a los oficios de la pesca, nos llevarán por un recorrido que rescatará las labores que han acompañado a generaciones que han dedicado su vida y compromiso a esta importante actividad productiva.

Glosario

1.

Anillero

Término utilizado para señalar al marinero que trabaja, junto al plomero, colocando las anillas en el cable de llave. Es una obligación de trabajo inherente a la faena de pesca de cerco, cuya responsabilidad es la mantención de las anillas, en el cambio y reparación de estas.

2.

Capitán

Es la persona habilitada para ejercer el mando de una nave de pesca, siendo el responsable del éxito o fracaso de la acción de pescar. Es también el responsable de la seguridad de la embarcación y de su personal. Los oficiales tripulantes le deben obediencia y respeto, porque es el jefe superior del barco pesquero y, para los efectos del orden y disciplina a bordo, es el representante de la autoridad pública.

El capitán puede celebrar matrimonios a bordo, emitir actas de nacimiento o defunción; llevar libros -como los cuadernos de bitácora y

máquinas- y emitir ciertos certificados.

3.

Contramaestre

Tripulante con mucha experiencia, que dirige las funciones de los demás pescadores marineros, el cual obra de acuerdo a las órdenes del patrón de pesca. Sus obligaciones van desde recibir por inventario todo el material de maniobras del barco correspondiendo su cuidado y mantención. Ejecutar con el personal de cubierta todas las órdenes impartidas sobre maniobras inherentes del barco. Vigilar todo lo que exige atención marinera del barco, tales como aseo y mantención de los aparejos y el arte de pesca (como reemplazar en sus funciones al patrón de pesca en caso de accidente, enfermedad imprevista o cualquier impedimento que sufra), esto después de que el primer oficial (piloto) también quedase inhabilitado por razones de salud.

4.

Corchero

Es la persona encargada de acomodar los corchos o flotadores utilizados para mantener a flote la carnada o la red de pesca.

5.

Descolador

Término utilizado por la persona encargada de realizar una serie de operaciones para descolar o desprender la cola a los camarones y/o langostinos, dejándolos listos para ser empacados.

6.

Fileteador

Persona encargada de realizar una serie de operaciones cuyo objetivo es obtener la parte del pescado que es comestible y separar la mayor parte aprovechable. Estas operaciones reciben el nombre general de “fileteo”, existiendo al respecto muchas formas de separar la carne del

pescado, dependiendo principalmente del uso que se dará al producto y de las especies utilizadas.

7.

Operador de Grúa de Muelle

Persona encargada de realizar las operaciones necesarias para preparar, mantener y manipular diversos tipos de grúas con el fin de levantar, cargar y descargar equipos, materiales o mercancías en instalaciones portuarias. Los operadores también pueden llevar a cabo el mantenimiento de la rutina diaria del equipo.

8.

Huachimán

Este término proviene de la palabra en inglés Watchmen que en español se traduce como “vigilante”, posteriormente se chilenoizó y quedó como huachimán. Se utiliza para señalar a la persona encargada del cuidado y vigilancia de barcos o embarcaciones fondeadas en la bahía como de las instalaciones de puerto. También

Glosario

apoya mediante el empuje de las embarcaciones artesanales en el momento en que estas salen o regresan de sus faenas en el mar.

9.

Huinchero

Es el operario encargado, en puertos o muelles y maniobra de pesca, de operar el huinche, el cual larga y vira los cables, tales como llave, calón y puntero; opera también la grúa en la carga o descarga de embarcaciones menores.

10.

Jefe de Máquinas

Persona responsable del funcionamiento y organización del departamento de máquinas, respondiendo de su actuación únicamente ante el capitán. Tiene encomendada la dirección, supervisión y mantenimiento de los sistemas de propulsión y servicios auxiliares de todo el buque, sistemas de navegación y atraque, así como la elaboración de los pedidos de compras necesarios

para su correcto funcionamiento y mantenimiento.

11.

Kuki

Es el tripulante responsable de la preparación del rancho para la dotación del barco pesquero; Kuki viene del término en inglés Cook (cocinero), y al igual que la palabra huachimán, se chilinizó quedando como Kuki. Es responsable de los víveres como del material existente en la cocina, el cual se recibe y entrega por inventario. Debe informar oportunamente de cualquier anomalía que exista en el funcionamiento de la cocina y otros materiales a su cargo, así como solicitar recambio de los artículos en mal estado y prestar su cooperación en cubierta si fuera necesario.

12.

Mecánico de Sellado

Es aquella persona que chequea el

correcto uso de la máquina al colocar la tapa en el tarro de conserva, permitiendo así un óptimo sellado que logre la hermeticidad necesaria para que no entre aire ni bacterias que puedan contaminar el producto.

13.

Operador Autopacker

Operario que maneja las máquinas que empacan o envasan en línea los pescados en los tarros conserveros.

14.

Operador Cocedores Prensa

Término utilizado para describir el trabajo realizado por un operador que maneja las máquinas de secado en el proceso de elaboración y prensado de la harina de pescado, chequeando su perfecto estado de humedad, asegurando así la calidad del producto.

15.

Operador Corte Empaque

Actividad realizada por un trabajador encargado de recibir, alistar y empacar de manera manual pescados en tarros conserveros bajo condiciones adecuadas de aseo e higiene, de la manera más eficiente y en el menor tiempo posible.

16.

Operador de Descarga

Persona cuyo trabajo es supervisar el cuidado y aseo de los equipos, maquinaria y motores para el correcto funcionamiento de la descarga del buque tras la llegada a puerto.

17.

Operador Salsas

Término utilizado para referirse al operario encargado de realizar y agregar la salmuera o salsa al pescado durante el proceso de enlatado.

Glosario

18.

Panguero de Muelle

Persona cuyo oficio es conducir una panga o pequeña embarcación a motor utilizada en la pesca artesanal o industrial, que permite transportar personas o carga, desde el muelle hasta los barcos y pontones, y viceversa.

19.

Piloto

Es la persona encargada de secundar al capitán; sus responsabilidades van desde dirigir y vigilar la derrota de la nave (término que indica el camino trazado en la carta de navegación), buques y embarcaciones similares, y llevar a cabo funciones relacionadas con el desembarque. Los pilotos controlan el funcionamiento de sistemas mecánicos, eléctricos y electrónicos, que ayudan a la navegación.

20.

Plomero

Término utilizado para señalar a la persona encargada de ordenar la parte inferior de la red en el pozo de red, al momento en que se iza o carga la red en el barco durante la maniobra de pesca o lance; poner el plomo o peso para mantener en forma perpendicular las redes caladas para la pesca. El plomo se usa también para mantener flotando el anzuelo con la carnada a la profundidad deseada.

21.

Radio Operador

Este término se utiliza para señalar a la persona responsable ante el capitán del barco de todo lo concerniente a su cargo, tanto en lo relativo al material como al personal que trabaja a sus órdenes. Siendo su principal función el estado de los libros y registros de transmisión y recepción de su estación. Sus competencias, en tan importante trabajo, las evalúa la Autoridad Marítima, generando la certificación académica del Radio

Operador mediante un examen oral y escrito.

22.

Redero

Se denomina redero al trabajador encargado de construir y reparar (coser, zurcir) las artes de pesca. Cuando las redes se rompen durante el lance, el redero a bordo debe repararlas en navegación después de finalizada la maniobra. Si la avería es muy grande, la reparación debe hacerse en tierra por rederos en el taller de redes.

22.

Tripulante General de Cubierta

El tripulante general de cubierta está encargado de la guardia de navegación y de supervisar las faenas de cubierta. Operarán los sistemas y equipos de maniobras, pesca, navegación y radiocomunicaciones. Deberán tener el título correspondiente otorgado por la Autoridad Marítima y estarán bajo las órdenes directas del Patrón o Capitán.

23.

Yomero

Este término se utiliza para señalar a la persona encargada del funcionamiento de la bomba succionadora o yoma en la maniobra de descarga del pescado. El término Yomero proviene de los inicios del desarrollo de la Pesca Industrial en Chile, las primeras bombas de succión eran marca Yoma, razón por la cual cuando se preguntaba por algún operador, muchas veces se respondía “está en la Yoma”, así con los años a los operadores de las bombas de succión que se usan para descargar el pescado se les nombró Yomeros.



TOMÉ





Agua

Agua

Capitán

Piloto

Jefe de Máquinas

Contramaestre

Anillero

Tripulante General de Cubierta

Plomero

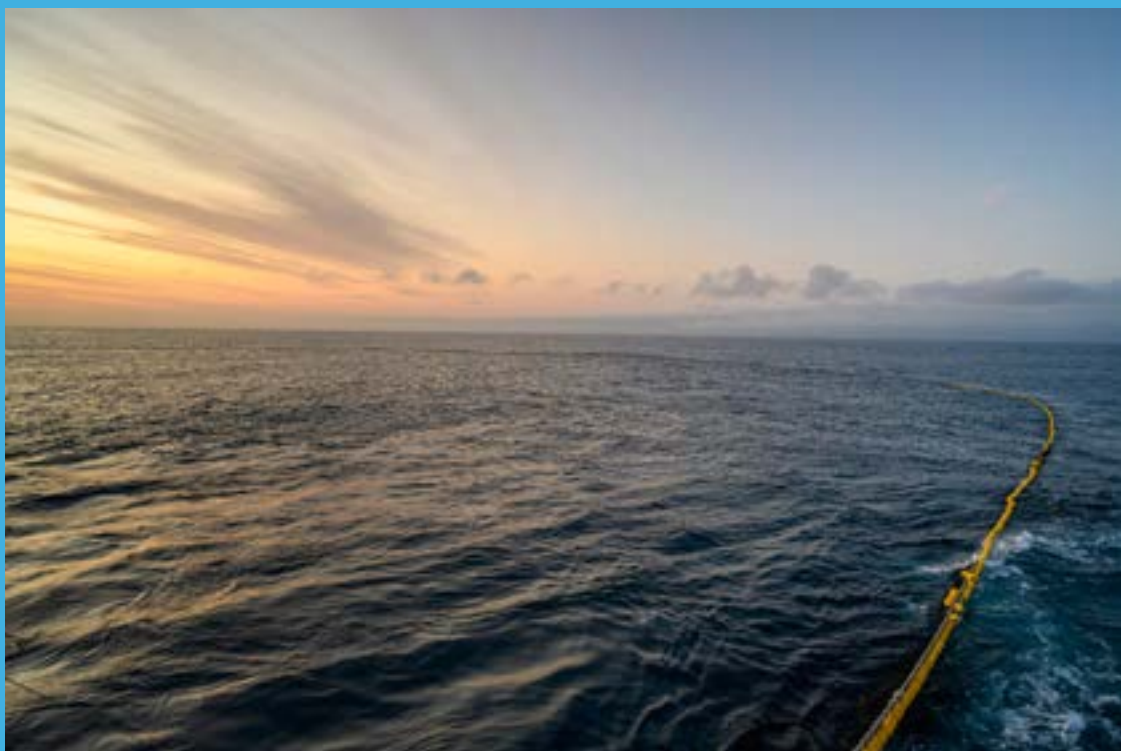
Jefe de Bodega

Huinchero

Tripulante Redero

Corchero

Kuky





Capitán
Joseph Neno

“

Puedes ser líder haciendo que la tripulación te haga caso por miedo o ser un líder con respeto mutuo, donde la tripulación sienta que cuando al barco le va bien no es sólo mérito del capitán, sino de todos”.

Joseph Neno camina a paso seguro sobre la embarcación. Observa con cuidado y chequea que todo esté en orden antes del zarpe. Mientras recorre el barco, se encuentra con un grupo de hombres a los que saluda con cariño. Todos dejan por un segundo sus deberes y con respeto le contestan; “buen día capitán”. Ellos son parte de la tripulación del “Don Alfonso”, barco pesquero de cerco dedicado a la captura de jurel, perteneciente a la empresa Blumar, y quienes, tras años de arduo trabajo juntos, se han convertido en familia.

Joseph y su equipo dan una última mirada al puerto y ya comienzan a extrañar a sus familias, a las que quizás no volverán a ver en días. La tripulación está en posición, cada uno tiene un puesto de trabajo determinado, el cual respetan con férrea disciplina. La embarcación cuenta con 3 oficiales de máquinas, quienes se encargan de revisar el motor principal, el equipo de pesca, los huinches y, obviamente, la planta de frío que mantiene la pesca refrigerada, mientras que la tripulación -a cargo del contraamaestre- se preocupa de revisar toda la maniobra de cubierta y los equipos que están involucrados en la faena de pesca, entre ellos, huinches, grúas y la yoma que bombea la pesca a bordo. “Se hacen pruebas antes de salir a navegar, por si hay alguna falla para solucionarla y no tener que llegar a zona de pesca, descubrir el error y tener que volver a puerto sin nada; sería perder el viaje. Por lo tanto, lo primero que se hace es probar los equipos: el puente, sonares, radares, el jalador de red. La gente de cubierta prueba sus equipos también, prepara sus maniobras y los oficiales de máquinas revisan los motores eléctricos y generadores”. Sin lugar a duda, una de las zonas más importantes al interior de un barco pesquero son sus bodegas, ya que ellas almacenarán el trabajo diario de estos hombres; es decir, contendrán toneladas de pescado. Las bodegas son preparadas por los motoristas, quienes lavan y sanitizan los espacios con ozono, para luego proceder a refrigerar el agua que recibirá la pesca, pudiendo alcanzar hasta -1,8 grados de temperatura.

En un barco pesquero las jornadas de trabajo llegan a ser extenuantes. En este preciso momento aparece una figura fundamental en toda embarcación, el cocinero. Es él quien prepara los suculentos

alimentos que le dará la energía necesaria a cada uno de los integrantes de la tripulación para sobrellevar las agotadoras jornadas de pesca. Indiscutiblemente es uno de los trabajos más complejos del barco, ya que mantener a todos contentos es difícil, pero como dicen los tripulantes del “Don Alfonso”, “gracias a Dios tenemos un excelente cocinero que está a la altura de lo que hace”.

Ya han pasado 3 décadas de su llegada a Chile, pero la voz de Joseph aún conserva pequeños resabios de una vida muy lejos del mar. Siendo apenas un adolescente atravesó en soledad medio mundo dejando a su familia en Palestina para llegar a una tierra desconocida, pero donde sus padres sabían que estaría a salvo de un conflicto que hasta hoy ha cobrado miles de vidas. Los primeros años en Concepción fueron complejos, todo era distinto, idioma, costumbres, cultura, pero Joseph no estaba solo, tenía a su tío y el apoyo de muchas personas que generosamente le tendieron una mano encaminándolo a un mundo que jamás imaginó. Hoy a sus 47 años aún se sorprende cuando se autodenomina “hombre de mar”. “Desde los 20 años que estoy en un barco de Pesca Industrial, prácticamente aprendí a mover y maniobrar barcos antes de manejar un auto”. El asombro de Joseph se debe a su origen, él no proviene de una familia ligada a la pesca como algunos colegas. “Muchos capitanes y pilotos es gente que ya estaba arriba de un bote siendo niños, salían con el abuelo, con el papá. Son pescadores innatos, ligados al mar por tradición. Yo, en cambio, llegué por casualidad, porque mi tío ubicaba a un gran capitán, Pepe Gallego, una persona conocida en el rubro pesquero. Él primero entusiasmó a mi tío y luego a mí”.

Joseph estudió en la Universidad Católica y en 1992 pudo dar el examen que lo convertiría en Patrón de Pesca Costero Segunda Clase. Al ser un estudiante dedicado, sólo tardaría 3 años en obtener el rango de Costero Primera, más tarde Altamar Segunda y pasado los 30 años, ya era Capitán de Pesca o Altamar Primera Clase, título que le permitiría comandar naves de cualquier tonelaje, sin límite de millas y cercano a la costa. Joseph reconoce que sus primeras salidas fueron complejas. Mareo, náuseas y vómitos eran comunes en su día a día, unido a un lenguaje pesquero que no siempre alcanzaba a compren-

der. “En mis primeros meses de piloto, cuando los barcos hablaban por radio, no comprendía. Preocupado les decía a mis compañeros: ‘va a subir el capitán, me va a pedir novedades y no voy a tener idea’. Ahí los mismos tripulantes me ayudaban a traducir lo que decían, hablaban muy rápido, más las interferencias y el ‘chicharreo’ de las radios, costaba entender”.

Ser capitán de barco es un honor, pero también una gran responsabilidad, tarea que no siempre resulta fácil. Día a día debe lidiar con decisiones complejas que involucran la seguridad de su barco y tripulación. Sí, ser capitán es un trabajo maravilloso, pero también una preocupación constante. En todo momento, Joseph, debe estar alerta y vigilar equipos y radares, ya que la faena de pesca es una actividad de alto riesgo. “En la ‘pesca de cerco’ siempre tenemos tres personas de guardia vigilando la navegación. Es una constante preocupación el revisar los cables de pesca, la maniobra, la grúa, y aunque todos nos ponemos nerviosos en una situación compleja, siempre hay que mantener la calma, para no bloquearte y tomar malas decisiones”. Otra característica clave para el desempeño de un buen capitán es la perseverancia, hay que saber buscar la pesca, incluso por días y semanas. Antiguamente el capitán se guiaba por su instinto y la experiencia que le daban sus años de servicio, hoy el capitán se ayuda de la tecnología, pero en ambos casos se necesita de paciencia, ya que las cosas no siempre resultan como se quiere. Muchas veces las condiciones de trabajo son complejas y lanzar la red no resulta una tarea fácil, ya sea porque los peces se van a lo profundo y salen por debajo del barco o por errores humanos, cualquiera sea la razón, cada capitán sabe que no hay que perder el control. “Claro, hay un tema de ego y orgullo. Uno no quiere fallarle a la empresa, tampoco a la tripulación. Uno quiere que ojalá lleguemos a la zona de pesca en una o dos faenas, tener el barco lleno y volver a puerto. Pero no siempre depende de uno, sino de cómo está el pescado, a veces está nervioso, se mueve más o hay algún tipo de corriente que lo afecta, como la termoclina, que son diferentes capas de temperatura que están en el agua, por lo tanto, el comportamiento del cardumen es diferente. Ahí es donde hay que ser perseverante, porque no siempre la faena de pesca es rápida. A veces hemos tenido viajes donde con un “lance” terminamos y hacemos la cuota, pero en otras ocasiones

hemos tenido que hacer diez o doce, y el estado de ánimo al cuarto o quinto no es el mismo. Uno se empieza a cansar, al igual que la tripulación, se extraña a la familia. Hay que estar calmado y ser el capitán que tu tripulación necesita. Puedes ser líder haciendo que la tripulación te haga caso por miedo o ser un líder con respeto mutuo, donde la tripulación sienta que cuando al barco le va bien no es sólo mérito del capitán, sino de todos, porque los diecisiete hicimos bien el trabajo. Para mí, ese es el único liderazgo que hay”.

Ese liderazgo es el que debe mantenerse firme en un mundo tan competitivo como el de la pesca. Hoy en día la flota pesquera es más pequeña, pero en la década del '90 existían cerca de 140 barcos pesqueros, y la competencia era extrema, por lo que la zona de pesca era un tema compartido sólo con el equipo. “En esa época no teníamos la tecnología de ahora, se hablaba todo por radio en diferentes frecuencias, para que las otras embarcaciones no supieran de qué estábamos hablando. Pero, así como había una radio que “escaneaba” y trataba de pillar a los grupos lo que hablaban, puedo garantizar que cuando un barco necesitaba ayuda, todos colaboraban, eso es una regla general. Un barco que está pidiendo auxilio tiene que ser auxiliado, independientemente del barco y de lo que está haciendo. Por ejemplo, en 2010 un contramaestre sufrió un accidente grave en el Pesquero de Alta Mar “Toyita”, y como yo hablaba inglés llamé a los buques factoría. Ese día recuerdo que el mar estaba calmado, una taza de leche, por lo tanto, no hay que pensar que fue por condiciones climáticas. Fue por una mala maniobra, y lo que nos llamó la atención fue que las flotas pesqueras chilenas paralizaron su trabajo y todos llegaron a cooperar. Me comuniqué con los buques factoría y también con aquellos que eran extranjeros, todos paralizaron sus faenas, nos prestaron sus médicos y tres de ellos se quedaron con nosotros hasta el final. Me llamó la atención ese espíritu y que, a pesar de lo competitivo, nos mueve la pasión por esta actividad. Yo no conozco a ningún capitán de pesca que no sienta pasión, independientemente del sueldo. Navegar es el sueño de todos los que estudiamos para ser piloto de un barco. Ser capitán es maravilloso”.

Piloto

Patricio Salinas

“

Doy gracias todos los días por mi trabajo, porque he podido entregar educación a mis hijos, tener un buen pasar, una buena casa, todo lo que un ser humano aspira, me ha dado estabilidad y grandes orgullos”.



El destino de Patricio Salinas estuvo ligado al mar desde siempre. Oriundo de San Pedro de la Paz, creció en la Caleta El Morro, en Talcahuano, frente a la Pesquera Landes, su actual lugar de trabajo. Y aunque su padre fue pescador artesanal, Patricio nunca imaginó que su destino sería navegar en alta mar, a pesar de que sus amigos y sus 7 hermanos paseaban casi a diario por la bahía en botes a motor y trabajaban ayudando a sus padres en las actividades de la pesca artesanal. Pasaron un par de años y para Patricio la pesca había quedado sólo en un lindo recuerdo infantil. Tras salir del liceo, su futuro e intereses se encaminaron hacia otro rumbo, ingresando a Ingeniería Comercial en la Universidad de Concepción. Estudió un par de semestres, pero por diferentes motivos su estadía en la universidad se alargó y un hermano, que era patrón en Landes, le recomendó que dejara los estudios y viera como nuevo destino la Pesca Industrial. “Como en esa época recién comenzaba el boom de la pesca y estaba buena, abandoné los estudios e hice los cursos correspondientes para dedicarme a esta actividad. Estuve 6 meses haciendo la práctica que me exigían para obtener el título de Patrón de Pesca de Segunda Clase o Patrón de Pesca Costero. Luego tuve que esperar 36 meses para dar un examen que lo toma la Autoridad Marítima para ascender a Patrón Costero de Primera Clase”.

Cuando comenzó a trabajar navegaba cerca de la costa porque su licencia le permitía manejar buques pequeños de hasta 400 toneladas. En sus primeros años de trabajo la pesca se encontraba cerca del puerto, a 2 o 4 horas, pero al cabo de un tiempo los peces se comenzaron a alejar. Fue en ese momento que Patricio necesitó otros títulos que le permitieran manejar embarcaciones más grandes, con los que pudiera internarse en alta mar y hacer frente al clima adverso que buques de menor tonelaje no eran capaces de enfrentar. “Para ir mar adentro tienes que tener otro título, debes convertirte en Alta Mar Segunda Clase y luego Alta Mar de Primera Clase. Ahora puedo ser capitán de un barco de cualquier tonelaje dedicado a la pesca o buque factoría”. Para poder salir hasta donde estaban los peces los buques fueron creciendo, ya que las distancias eran mayores y ahí comenzó una verdadera revolución pesquera. “La tecnología fue de la mano con toda esta revolución de buques grandes, de ir más lejos, de modernizar instrumentos que en un principio eran en blanco y negro

para detectar cardúmenes. Tanta fue esta innovación que el año 1994 cerca de 200 buques llegaron a pescar más de 4 millones de toneladas de pescado, era una locura”. Con el tiempo la pesca se alejó de tal manera que los barcos pesqueros debieron salir a buscarla fuera de los límites nacionales, encontrándose con todo tipo de buques, chinos, coreanos, japoneses, noruegos, rusos. Enormes embarcaciones que se mantienen en el mar durante meses, ya que son buques fábrica, que relevan al personal cada par de meses y son aprovisionados de combustible por buques madres. “A diferencia de ellos nosotros usamos la técnica de cerco, capturando principalmente jurel. Generalmente andan pequeños cardúmenes acompañando al jurel, como la caballa, que es un pescado azul bien cotizado en Europa”.

En la actualidad la Pesca Industrial ha adquirido para sus embarcaciones importantes avances tecnológicos, permitiéndoles mantenerse conectados y compartiendo información con otros buques que desarrollan faenas pesqueras en alta mar, como ubicación de la pesca, coordenadas de trabajo, movimientos del pescado, clima, etc., facilitando así el trabajo de toda la flota. “Las comunicaciones actualmente son rapidísimas, tú sales del puerto y ya vas en dirección de donde está el pescado. Antiguamente el pescador decía, ¡me duele la cabeza! ¡me duele el hueso! ¡hay norte, vamos pal norte! y pal norte íbamos. Ahora no, incluso puedes comunicarte por teléfono con los mismos capitanes, patrones, pilotos o los conocidos a través de WhatsApp. De esta forma vamos buscando el pescado porque se mueve rápido”.

Por más de dos décadas, Patricio ha recorrido junto a sus compañeros gran parte de Chile, desde Caldera por el norte hasta isla Guafo por el sur, en el Pesquero de Alta Mar “Don Boris”. En el barco son 11 tripulantes y 6 oficiales, 3 de puente y 3 de máquina, todos compenetrados. “Siempre que uno llama a la máquina debe haber un motorista y viceversa. Siempre que la máquina llama al puente debe haber uno de nosotros ahí conectado vía intercomunicadores. Existen varios a través de todo el buque, con ellos nos comunicamos a la sala de máquinas, a la proa, hasta la cocina. En el puente existe un oficial que se dedica a pescar, él es el encargado de lanzar la red, es el hombre clave para la empresa, es quien manda en el buque. Lo mío es ante

la Autoridad Marítima, porque yo tengo el título para mover el buque, además hago la pega de segundo oficial con otro compañero. Cuando el patrón de pesca lanza la red, nosotros la subimos mediante un equipo hidráulico, y la gente estira la red en la popa, estas son de alto calibre, toneladas de red”. En la actualidad, la tripulación ya no busca cantidad, sino calidad. El pescado debe llegar a puerto en buena forma, para eso los motoristas deben mantener las bodegas con agua refrigerada a -2 grados para recibir el pescado y le dan un golpe frío de -30 grados para conservarlo en las mejores condiciones.

Aunque la habitabilidad ha mejorado para la tripulación, pudiendo hoy navegar más cómodos y tranquilos, aún hay aspectos de esta profesión que quedan en manos de una naturaleza muchas veces caprichosa, peligrosa y sorprendente. Patricio recuerda una experiencia laboral en el sur del país. Un viaje que duró más de 10 días y donde navegaron a más de mil millas de puerto. “Era tipo mediodía, y alrededor nuestro había varios buques, uno de ellos nos advirtió que tuviéramos cuidado, que no tiráramos la red porque iba pasando algo descomunal. No sabían cómo describirlo, sólo nos dijeron que estaba marcando 80 nudos en el anemómetro. Era una tromba, estas se forman por diferentes tipos de vientos que se generan en el mar, siendo fenómenos medios aislados, ya que en la historia de Chile hay unos 4 cada cierto tiempo. Para ser un acontecimiento de esa magnitud el mar siempre se mantuvo parejo, nunca se produjeron grandes olas, porque estos fenómenos levantan el mar, pero la mar se blanqueó, tuvimos suerte porque había varios buques trabajando, pudieron echar las redes arriba y no hubo daños”. En esta ocasión, Patricio no tuvo miedo, pero confiesa haberlo sentido una sola vez estando en alta mar, en un viaje que lo llevó hasta las mil millas donde, según él, se forman temporales temibles, en donde nacen los frentes polares del Pacífico Sur, más o menos a la altura de Chiloé. “Nos íbamos a meter directo a la “patas de los caballos”. Allá navegábamos, trabajábamos y nos veníamos con mal tiempo, era terrible. Para esperar el buen tiempo uno va con poca máquina, así, despacito el buque va capeando las olas, sube a la cresta y cae. Una vez que el buque llegó a la cresta, bajó y no quería volver a subir. Sentí miedo porque pensé que el barco no iba a subir de nuevo, me dio una cosa en la guata, claro después volvió”.

Manejar estas embarcaciones no es tarea fácil, hay que ser muy cuidadoso porque muchas personas dependen de las maniobras que ellos realicen. Saben que deben hacerlo de la mejor forma posible y no arriesgar más de la cuenta, en su embarcación son una familia y se cuidan entre todos. Patricio lleva muchos años dedicado a estas faenas, 24 años trabajando en el “Don Boris” y más de 30 en pesquera Landes, compartiendo con algunos compañeros aventuras y desventuras por 2 décadas.

A sus 58 años no se arrepiente de haber dejado la Ingeniería Comercial, ni de la vida que eligió. Sabe que muchos amigos a los que les iba bien en el estudio, no les fue tan bien en la vida, entonces sumando y restando, está conforme con su decisión. “Doy gracias todos los días por mi trabajo, porque he podido entregar educación a mis hijos, tener un buen pasar, una buena casa, todo lo que un ser humano aspira, me ha dado estabilidad y grandes orgullos. Tengo un hijo de 26 años que estudia en la Universidad de Chile, es ajedrecista y ha salido campeón nacional 3 veces, es una eminencia. Tengo una hija que sale de Kinesiología y me queda el menor que sigue estudiando. Me despierto feliz yendo a trabajar, si no estoy en el mar, echo de menos. Lo más lindo de mi trabajo es salir y navegar, encontrar el pez y traerlo, en el fondo soy un cazador. ¿Cómo me veo en un futuro? Me retiraré cuando me digan basta, y yo diré basta. He pasado por todo y estoy tranquilo, estoy bien, soy un agradecido, no hubiese estado mejor en otro lado”.



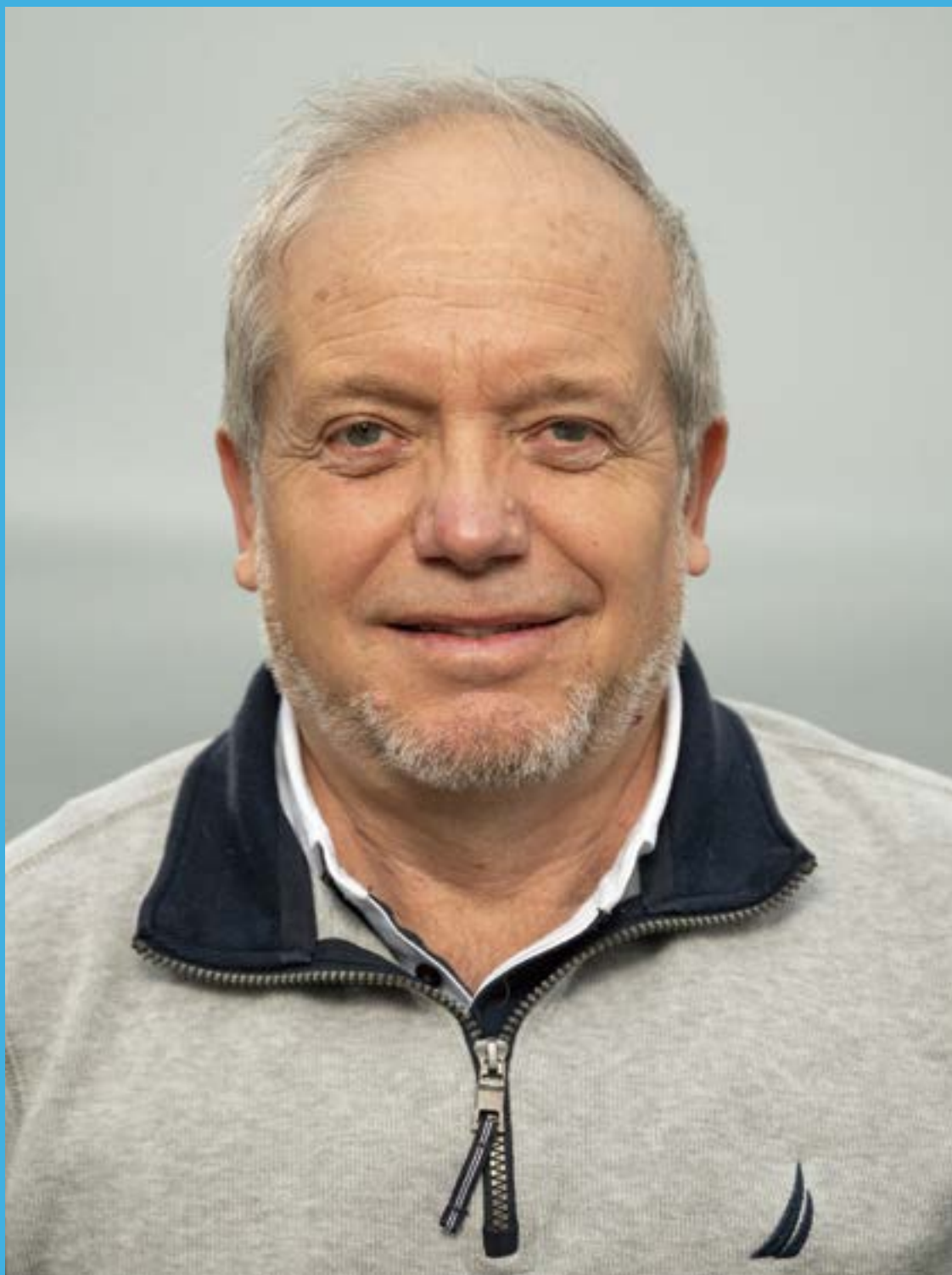












Jefe de Máquinas

Julián Macaya

“

Me gustan los fierros, la grasa, el petróleo, me gusta armar y desarmar un motor y, cuando termino, es como un hijo que nace”.

La historia de Julián Macaya es tan peculiar que bien podría ser digna de una película o de un famoso libro de aventuras, tal como esos asombrosos relatos que su familia le narraba cuando era tan sólo un niño. Es que el apellido Macaya, en la Región del Biobío, ha estado por décadas relacionado a una de las actividades más sorprendentes y peligrosas que pueden ser realizadas en alta mar, la caza de ballenas. Y aunque ya no se practica en aguas chilenas, la pasión por navegar sigue fluyendo por las venas de Julián. Sus raíces familiares están ancladas a la Isla Santa María; en dicho lugar, su bisabuelo construyó una imponente planta ballenera que fue, incluso, escenario de la película 'Cabo de Hornos', donde se narra la caza de ballenas, como también, su propia historia familiar y donde actuaron algunos de sus tíos. Al igual que con sus parientes, Julián sintió tempranamente fascinación por navegar y aunque su padre, capitán ballenero, se negaba a que sus hijos tocaran el mar por el enorme sacrificio que conlleva, ya era demasiado tarde para Julián, el bichito por conocerlo se había apoderado por completo de su mente.

Con 15 años, y gracias a un tío que lo llevó de polizón, Julián realizó su primer viaje a cazar ballenas. Fue una experiencia que jamás pudo olvidar. Cinco años más tarde ya había navegado 11 veces

con su padre en grandes embarcaciones que le permitieron recorrer la costa chilena desde Antofagasta hasta Corral, buscado a estos hermosos e imponentes cetáceos. "Yo crecí con las historias de Mocha Dick. En esa época me encantaba navegar, pero era turismo, gozar la brisa marina, ayudar a los marinos y a mi papá a gobernar, me subía a la cofa a ver ballenas. Era un marino más, pero nunca pensé que sería mi sustento familiar".

Al terminar su enseñanza media, Julián estudió técnico en combustión interna en Inacap, donde aprendió de motores, pero sin querer ser motorista. Su intención era viajar a Santiago y estudiar ingeniería en combustión interna o mecánica de aviones en la Escuela de Aviación, hasta que una carta de su antigua casa de estudios invitándolo a estudiar en la escuela de motoristas cambiaría sus planes para siempre. Julián se titularía en 1985, y aunque le fascinaba la idea de trabajar como motorista, pensaba que era una carrera que requería de años de experiencia. Esto, hasta que un primo capitán lo ayudaría a realizar su práctica en la pesquera Camanchaca. "Llevaba un par de meses navegando, cuando me encontré con un compañero de curso que era motorista, me invitó a ir con él y acepté. Hice un par de viajes, hasta que me pilló el jefe de mantención y me mandó a San Vicente, ahí estuve aprendiendo de motores desde marzo hasta

septiembre de 1986". Desde ese momento, Julián inició una fantástica carrera como hombre de mar en Camanchaca, relación laboral que ha durado más de 30 años. Hoy navega como motorista en el Pesquero de Alta Mar "Bucanero I", barco que ha sido su hogar por más de dos décadas, siendo el responsable de la parte eléctrica, mecánica, hidráulica, mantención de pesca, petróleo, aceite y flotabilidad del barco. Las múltiples habilidades de Julián han hecho que se autodefina como "multiuso y tuerca", ya que, según sus palabras, puede cambiar desde una ampolleta hasta reparar un motor de propulsión.

Navegar en un enorme barco pesquero es un reto y puede convertirse con facilidad en largas y extenuantes jornadas de trabajo en turnos de 4 por 8 horas de descanso, es decir, 8 de guardia en 24 horas de navegación. Esta rutina puede cambiar rápidamente si existe algún inconveniente mecánico o si estuvieran en zona de pesca. "A las 12 del día mi compañero me entrega la guardia con todas las anotaciones que hizo, junto con las órdenes que dejó el jefe de máquina, que pueden ser limpieza, cambio de aceite, de purificadores, mantención de pesca a bordo, mantención de agua helada, todo lo que es referente a mi cargo y una vez al día me toca limpiar el purificador de aceite. Antes de entregar mi primera guardia a las 4 de la tarde, hago

un recorrido general por todo el barco, anoto todas las temperaturas, presiones y niveles de la sala de máquinas".

Tras largas jornadas de pesca, estos hombres tienen su merecido descanso al caer la noche. Es en este momento cuando Julián realiza lo que más le gusta, leer a San Lucas y escuchar música mexicana y religiosa en grabaciones cantadas por su mujer. Pero también es el espacio de camaradería, convirtiendo al "Bucanero" en un verdadero hogar para cada uno de sus tripulantes, pues, como dice el dicho, 'familia que trabaja unida, permanece unida'. "Esta familia es la que te dice al navegar que todo está bien y no es porque tú seas el capo, sino por una cantidad de compañeros que trabajan y hacen bien la pega. Acá, cada tripulante sabe algo del trabajo del otro, así, si tengo un problema en el barco, 2 o 3 tripulantes pueden ayudarme a cambiar un motor. Si están cosiendo red, puedo ayudarlos a llenar agujas o, si el capitán lo necesita, puedo gobernar. Este compañerismo lo evidencí en mis 12 años como presidente sindical, donde me di cuenta de que se forman verdaderas familias. Antes era mucho más marcado porque el capitán elegía a su tripulación, la protegía y, si cambiaba de barco, se llevaba a la mayoría de su gente con él". Esta relación de compañerismo no sólo se da entre los miembros de la tripulación, sino también con los

hombres en tierra. Mar y tierra forman una familia, ya que los miembros de la embarcación dependen de sus compañeros de muelle, pues estos hombres reciben y abastecen el barco cuando recalca. Incluso, en ocasiones, se transforman en oficiales de relevo. Es por esta razón que cuando Julián fue dirigente se preocupó de que sus compañeros de tierra fueran tratados como un oficial más, reconociéndoles su valor y defendiendo sus derechos por igual. En la actualidad, la faena pesquera es un círculo cerrado entre la flota y el puente, dependiendo -entre otras cosas- de cuánta pesca puede procesar la empresa en tierra o cuánto es la cuota que tiene, porque ya no se valora sólo la cantidad sino también la calidad de la pesca. “Ellos te dicen, véngase a puerto o busque un poquito más, cambie de zona o quédese un tiempo más para que la pesca venga de mejor calidad. La calidad se da trayendo la cantidad en el tiempo y en las horas que corresponda, sino se pierde valor agregado”.

Para Julián, uno de los mayores problemas que enfrenta la Pesca Industrial en la actualidad es la falta de renovación del personal o “sangre fresca”, ya que la juventud prefiere actividades menos riesgosas y exigentes en términos físicos y familiares, eligiendo una vida más tradicional. “Si les ofreces una cantidad de dinero por salir en un barco y una menor cantidad por trabajar en tierra, van a preferir a

los amigos o el descanso del sábado y domingo. Es que la vida arriba de un barco es desgastante, con costos familiares y físicos”. Parece extraño que alguien rechace un buen sueldo y una vida de aventuras, porque el mar puede ser encantador, hasta romántico, pero quienes han construido una carrera sobre un barco saben que pueden estar expuestos a situaciones complejas, incluso mortales. “Una de las cosas más bonitas y crueles que me ha pasado fue cuando la empresa me envió a buscar un barco a Noruega, “El Yagán”. Yo pensaba que iba a buscar un barco y me lo traía al tiro. No fue así, estuvimos 47 días allá porque el barco no estaba preparado, tuve que mandar a buscar hasta un motorista eléctrico. Al regresar nos pilló un ciclón, estuvimos 5 días y 6 noches casi sin dormir, todos rezando, llorando, arrodillados. Yo dormí en la máquina 5 días y 5 noches para que no se parara el motor; si eso sucedía, nos moríamos. Después me fui a dormir, cuando desperté y pensé que había muerto, estábamos en el mar tropical, a 20 grados y el barco no se movía, pero logramos volver sanos y salvos”.

El enamoramiento de Julián por las faenas pesqueras fue un proceso que se dio poco a poco, pero que fue llenando su alma y corazón en la medida que este rubro le permitía liberar sus genes de navegador, sostener económicamente a su familia y verla crecer. “Lo que me hace más feliz es que hago algo

que me gusta, no me lo impusieron, no llegué por la remuneración. Podría haber sido capitán, podría haber estado en el puente, con las manos limpias, con un poco más de responsabilidad, pero a mí me gustan los fierros, la grasa, el petróleo, me gusta armar y desarmar un motor y, cuando termino, es como un hijo que nace”. Su relación con el mar y su barco es algo inexplicable, le llena su alma con una riqueza que no le da nada más. Como si fuera un hijo, se siente feliz cuando la embarcación navega sin problemas mecánicos ni de pesca. Tanta es su pasión que su propia familia le dice que debe existir una cuota de locura en él, porque sufre cuando su cuerpo no siente ese cosquilleo, esa adrendlina ante una situación de emergencia, como un temporal. Es que más que un trabajo, es su pasión. Y aunque le duele pensar que en muchas ocasiones su mujer tuvo que ser madre y padre por sus ausencias, se siente honrado de ser un hombre de mar, de poder conectarse cada noche con Dios, de ver las estrellas, Las 3 Marías, La Osa Mayor, La Osa Menor, La Cruz del Sur, ver La Vía Láctea, de tener ese contacto con la naturaleza que pocos hombres pueden darse el lujo de vivir y que sólo el mar le puede entregar.

Al cerrar la jornada de trabajo, Julián se siente orgulloso de la carrera que ha construido gracias a su esfuerzo y profesionalismo. Y como un hombre

enamorado se despide de ese lugar del barco que tanto ama, la sala de máquinas. La inspecciona con cuidado y sólo cuando se da cuenta de que todo está en perfecto estado se da por satisfecho. Y mientras el barco recalca, Julián observa a sus compañeros esperándolos en el muelle. Sí, se le hincha el pecho por la tarea cumplida y piensa: “Es sacrificado, pero si volviera a nacer, haría lo mismo, no me arrepiento de nada”.







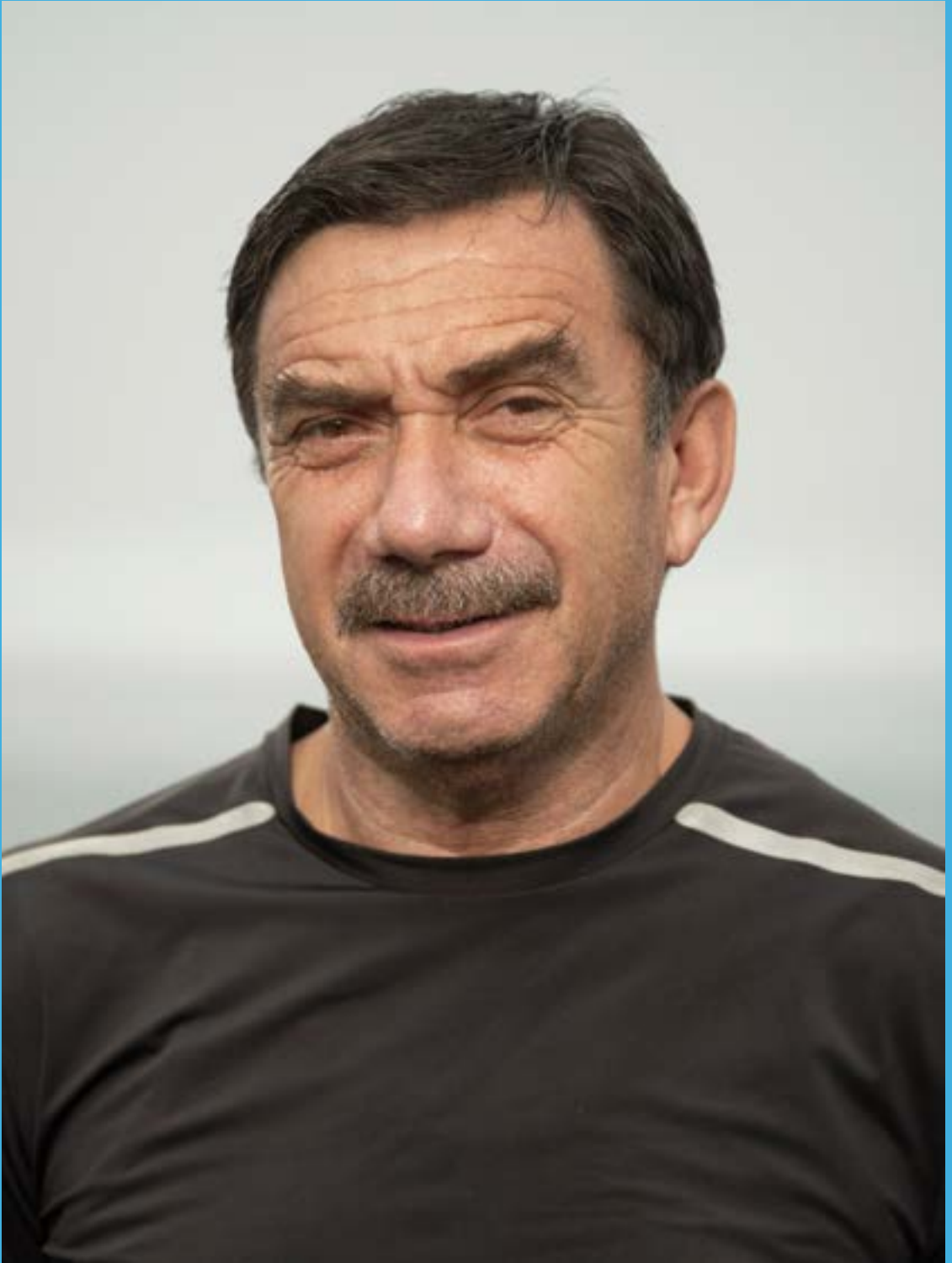












Contramaestre
Sergio Vásquez

“

El contramaestre debe ser responsable, perseverante, respetuoso, leal con la tripulación, tener años de experiencia y, sobre todo, nunca dejar de aprender”.

Sergio creció entre ollas y sabores del Mercado de Talcahuano. Su madre tenía una de las 15 cocinerías que se repletaban diariamente de clientes buscando los mejores platos de la zona. Al ser una gran cocinera, gozaba de una fiel clientela. Por esta razón, llegaban a comer al local trabajadores del transporte, como también de las pesqueras. Iba mucha gente de mar, entre ellos, tripulantes y contra maestres, como su tío, quienes le preguntaban si ya estaba listo para salir a navegar como cocinero. Él, siendo aún un niño, les respondía que lo haría cuando tuviera más edad. Como solía suceder en esos años, Sergio no terminó el colegio, a pesar de que tuvo profesores particulares que iban al mercado todos los días para darle clases que pagaba su madre. Terminó séptimo y octavo básico en un dos por uno y luego su enseñanza media en la escuela Las Américas. “Era malo para los estudios, no tenía cabeza para estudiar, pero me gustaba el mar, me gustaba el rubro pesquero”. Antes de embarcarse trabajó en diversas áreas; fue inspector de buses, colaboró en una funeraria, fue carpintero y lavó lanchas. “En esos años era difícil entrar a las pesqueras como tripulante, tanto, que había que ‘matar’ a alguien para tener un cupo, ya que cada una tenía sus reemplazos. Una pesquera podía tener 20 reemplazantes, y cuando uno llegaba al muelle donde estaban los guardias, ellos decían que no había trabajo. La única manera para entrar en esos años era como cocinero”.

En 1983 sacó su matrícula y entre 1984 y 1986 buscó trabajó en distintos barcos, pero no fue una tarea fácil. Cuando lograba embarcarse, duraba sólo un viaje, ya que lo echaban para tierra por ser principiante. Pronto su suerte cambió e ingresaría con 26 años a la pesquera Iquique-Guanaye como cocinero. “El primer barco en el que me embarqué fue El Vinga; duré un puro viaje. Es que en esos años mi mamá hacía fondos de comida para 50 o 60 personas, entonces yo estaba acostumbrado a cocinar para muchas personas y en el barco sólo éramos 12 o 13 y, claro, me quedó la comida espesa, el cucharón parado, como dicen. Así nació mi apodo ‘Cucharón’. Ahora como tengo más años, los antiguos me dicen ‘Cucharoncito’, pero el resto de la tripulación, Don Sergio”. Al parecer su mala fortuna estaba escrita, pero el contra maestro vio en él a un gran trabajador, y aunque no servía como cocinero, podía ser un buen tripulante ya que era un hombre con deseos de trabajar. Esa siempre fue su intención, hacerse un futuro en la pesca, porque afuera, en tierra, esa posibilidad no existía. Sergio trabajó

en todos los barcos de la pesquera, quedando al final como tripulante del “Hualpén”. “Antiguamente los que entrábamos lo hacíamos como tripulantes, sólo estibando la red, pero al que le gusta, de a poco va metiendo mano y pasando por todos los puestos. Yo pasé por la grúa, fui calonero, ayudante de huincheros, de llave y puntero”.

El contra maestro es un puesto designado por el capitán del barco. Él ve quién es la persona más idónea para ocupar ese cargo. Debe ser responsable, perseverante, respetuoso, leal con la tripulación, tener años de experiencia y, sobre todo, nunca dejar de aprender, ya que al interior de una embarcación pueden suceder cosas. En definitiva, debe tener la capacidad de solucionar los problemas. “En el día a día debo fijarme en todo lo relacionado con la cablería, grúas, que la red esté en buenas condiciones y que la tripulación use su ropa de trabajo, guantes, cascos, que anden con sus chalecos salvavidas. Si hay que hacer alguna maniobra riesgosa ésta la realiza el contra maestro, ya que es el que lleva más años y tiene experiencia. Si hay que meter las manos en los cables, lo hace uno, no puedo mandar a un joven que tiene 2 meses embarcado para hacer una maniobra que no tiene idea, es que uno trata de que nadie se lesione en el barco. Antiguamente se accidentaban personas por malas maniobras, ahora la tecnología ha avanzado mucho, se ha alivianado la pega, se ha hecho más segura y más profesional. La seguridad es lo primero para la empresa”.

Sergio siempre quiso ser contra maestro, quería salir de la popa, porque es un trabajo que desgasta mucho físicamente, “mata mucho con los años”, así que cuando fue elegido por el capitán sintió una profunda alegría, pero también una inmensa responsabilidad, ya que si algo sucede son el contra maestro y el capitán los responsables. Pero con el tiempo los temores fueron cediendo y se acostumbró a la exigente responsabilidad del cargo. “Cuando empecé en la pesca, pescábamos como a 3 horas de Talcahuano. Teníamos muelle de goma donde el barco recalaba, descargaba y para afuera, pero con el tiempo se fue alargando la jornada de trabajo, pasábamos 7, 10, 12 días afuera, hasta 15 días navegando, buscando pescados, hasta que llegábamos afuera de las 200 millas, donde estaban los españoles y noruegos. Encontrábamos pescados y nos veníamos a puerto. Ahora es más relajado en el sentido que recalas con la pesca y estás 3, 4, 5 días en puerto mientras esta se procesa. Antes se traba-

jaba para harina, ahora es para consumo humano, entonces la descarga es más lenta y se puede estar mucho más tiempo con la familia”.

El trabajo diario es detallista. Cada cosa debe estar preparada y en su lugar antes de zarpar. Cuando llega al barco revisa toda la maniobra, lo recorre completo, verifica el estado de los cables, que estén ordenados para evitar algún accidente, chequea las grúas, y sobre todo se preocupa de la tripulación, que nadie falte, que todos estén bien, que no haya tripulantes enfermos o con problemas. Luego, en zona de pesca, se prepara la maniobra, red al agua y a trabajar. “Igual me pongo la ropa de agua como los tripulantes, tengo que sacar anillas, que los cables viren bien, cuando la pesca está al lado del barco tengo que distribuir a mi gente. ¡Sube la grúa! ¡Baja la yoma! Esa es mi responsabilidad, estar ahí donde las papas queman”.

Recuerda con nostalgia el enorme trabajo que ha realizado durante estos años, esos años sin dormir, cuando el clima no acompañaba y la falta de experiencia para navegar le provocaba temor. Recuerda cómo esos miedos fueron pasando con los años, al conocer su barco, y porque en este tiempo ha sido testigo de cómo se han modernizado y profesionalizado las embarcaciones. “Es que antiguamente cuando empecé en la pesca era todo bruto, ahora no, ahora una manga de 15 metros se levanta con una grúa, antes se levantaba una manga llena de agua a pulso, los cables se pasaban a pulso. Ahora no, ahora todo se ha vuelto más seguro”.

Pero en estos años, no todo ha sido trabajo. Sergio ha podido conocer lugares asombrosos, como Juan Fernández, y ha sido testigo de hermosos espectáculos naturales. Cuando cae el sol en medio de la soledad del mar, es para él una escena maravillosa. No es como en tierra, se aprecian otros colores, más hermosos, más rojizos. El cielo, las estrellas, resulta un espectáculo esplendoroso. “Se ven cosas bonitas para el sur. Por Puerto Saavedra aparecen orcas, se pegan al barco cuando están los lobos, ellos arrancan y las orcas van detrás. He visto ballenas inmensas, 20 o 25 metros fácil. Uno la ve de lejos cuando pega el suspiro, también toninas”.

Quizás una de las cosas que más valora de pertenecer a la pesca industrial es el enorme compañerismo que los caracteriza y Sergio reconoce que lo ha sentido desde sus inicios en Pesquera Iquique hasta hoy en Orizon. A su juicio, son una enorme

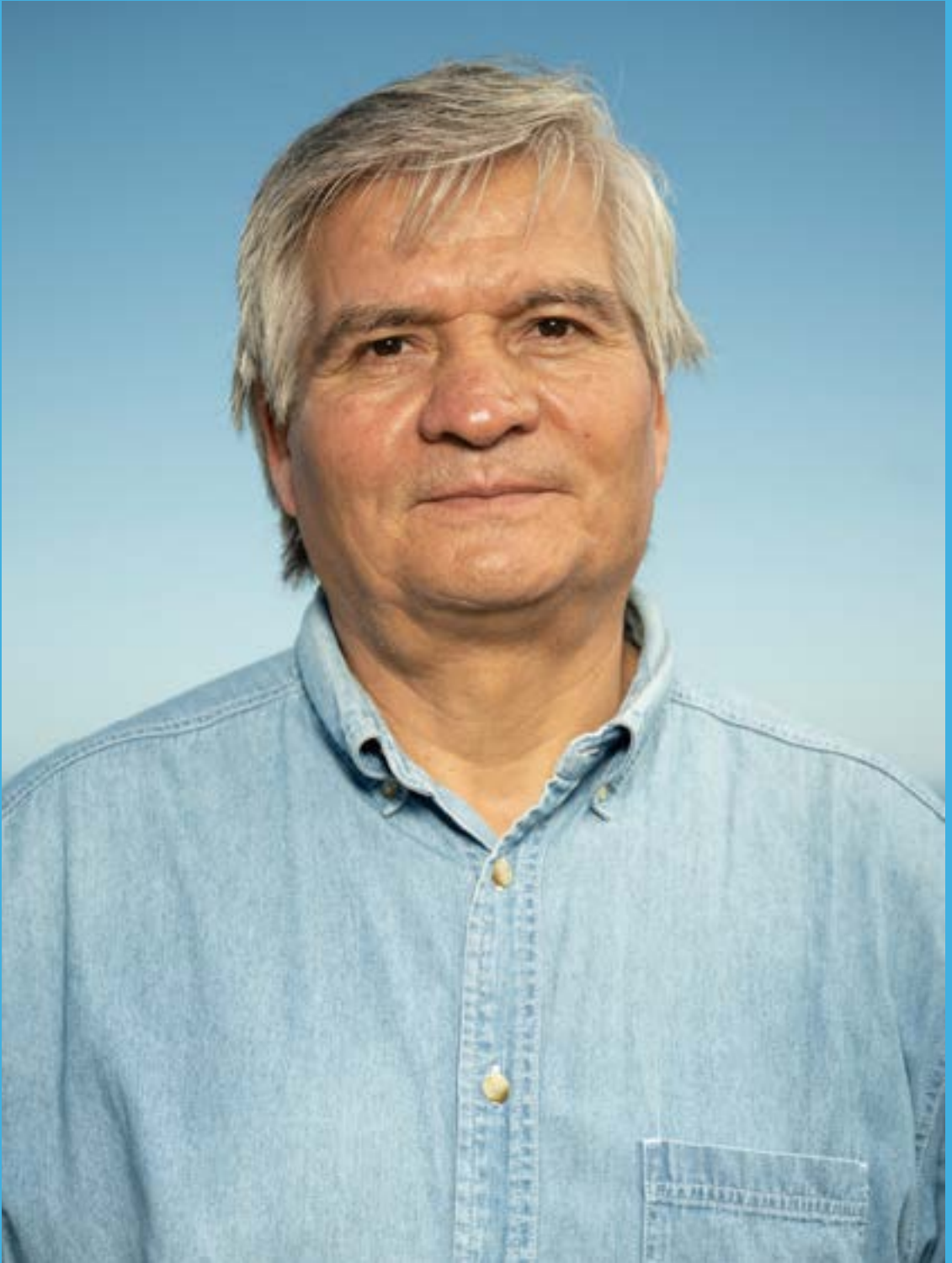
familia que está presente en las buenas y en las malas y él lo supo de primera mano. “Tenía 4 hijos, una nació con fibrosis quística y falleció a los 3 años y 8 meses. Estuve muy mal económicamente, trabajando en la empresa encallado, pero tuve muy buenos compañeros que me sacaron de una deuda inmensa tras la enfermedad de mi hija. Ella estaba 21 días hospitalizada y 8 días en mi casa, todo lo que trabajaba era para puro pagar y, gracias a mis compañeros que se ponían todos los meses con dinero, pude salir de eso”. En la actualidad, esa solidaridad se sigue viviendo. Si un compañero, madre, padre, hijo fallece, se coopera, nunca se deja de estar presente.

Por estos detalles, Sergio es un enamorado de su trabajo, porque siente el cariño y respeto de sus colegas y porque se ha podido realizar como persona, logrando grandes cosas, como dar educación a sus hijos, comprar un sitio y empezar a construir su casa junto a su esposa. De esto hace más de 30 años. Quizás lo más difícil de su profesión es la distancia, los días y semanas que pasó fuera de su casa; perderse navidades, años nuevos, cumpleaños, graduaciones o cuando sus hijos recibían sus diplomas. “Recuerdo una vez que mi hijo me dijo que yo ahora disfrutaba a mis nietos, que estaba haciendo con ellos lo que no hice con mis hijos. Eso sí que me dolió, porque para uno estaba primero la pega, porque así no le faltaría nada a mi familia. Finalmente lo logró entender, porque tenemos una hermosa familia gracias a la pesca, por eso trabajo y sigo trabajando”.

Sergio no se arrepiente de su trabajo porque siempre le ha gustado. Reconoce que ha escuchado decir a más de un compañero que sólo desean retirarse, pero al que le gusta esto, como a él, lo llama el mar. “Yo estuve dos años afuera, en una mini empresa, pero la mar me llamó, me dijo: ¡vuelve a los barcos! Ahora estoy pensionado, pero sigo trabajando, aunque llevo 4 meses en la casa, no veo la hora de salir al mar a trabajar, porque los hombres están hechos para trabajar”.







Anillero

Edógimo Venegas

AGUA

“

En ese minuto tomé la decisión de que este trabajo iba a ser lo más importante de mi vida y que nada ni nadie me lo iba a impedir”.

Don Edógimo Venegas no es un hombre común. A sus 62 años ha vivido experiencias que pocas personas podrían narrar. Ha sabido de glorias, de aplausos y vítores en estadios repletos de gente, pero también ha conocido de pena y dolor. Creció como un niño pobre y con tan sólo 6 años tuvo que trabajar en diversas actividades para ayudar a su madre, que había enviudado quedando sola junto a sus 10 hijos, así que no era raro verlo en la feria o incluso lavando autos y limpiando casas. Hoy, su vida ha cambiado gracias a Dios y a esa enorme sabiduría que le ha permitido tomar todo lo bueno que se le ha presentado.

“Salí de cuarto medio como mecánico industrial, pero nunca trabajé en eso, ya que a los 11 años me integré a las inferiores de Deportes Naval y logré algo que pocos futbolistas chilenos pueden contar, jugar en primera división con tan sólo 15 años. Fui defensa y tuve la suerte de marcar a Zamorano, Salas, Caszely y Elías Figueroa; de hecho, los tengo de amigos en mi Facebook”. Para el joven Edógimo dejar los estudios y dedicarse al fútbol no fue una decisión compleja, ya que a temprana edad ganaba lo suficiente como para ayudar económicamente a su familia. “Cuando debuté en el fútbol profesional fui el mejor jugador de la cancha y me preguntaron cuál era mi sueño como deportista, dije que jugar una Copa Libertadores con Naval y que el día que Dios me lo cumpliera me retiraría”. Con apenas 31 años cumplió su sueño y, tal como lo había prometido, se retiró del fútbol competitivo. Pero esta promesa le significó quedarse de brazos cruzados, sin ingresos y con una familia que mantener.

Durante un tiempo, la pena se apoderó de él, ya que lo había dejado todo y debía empezar una nueva vida desde cero. Como futbolista estaba acostumbrado a los mejores hoteles, con todo servido, ahora debía comenzar a luchar de nuevo, no quería volver a ser ese niño pobre, ese que no tenía nada. Pero el destino le tenía preparada una sorpresa. “Cuando era pequeño vivía al frente de la pesquera Landes en Talcahuano. Un día llegó don Boris, el dueño de la pesquera. Yo figuraba en la puerta y me preguntó qué hacía ahí, le dije que venía a pedir

unos pescaditos, pero que no quería nada regalado, que podía barrer y limpiar, el caballero caminó unos pasos, se dio vuelta y me dijo que bueno y que, además, fuera todos los días a comer. Pasó el tiempo y en agradecimiento nunca dejé de ir a la pesquera cuando fui futbolista. Nunca dejé de saludarlos, estar en la panga, ver los barcos. Nunca he sido una persona agrandada”.

A poco andar, descubrió que su vida estaría ligada a la pesca y que se convertiría en un hombre de mar. Un día salió a caminar y se encontró con Jaime Martínez, en esos años, jefe de bahía en la pesquera Landes. Este le preguntó en qué andaba, a lo que Edógimo le respondió que meditando sobre lo que haría el resto de su vida. Él le contestó si se animaba a navegar; que lo intentara y viera si le gustaba. “Esto fue el año 1995. Yo nunca había navegado, pero me embarqué en el “Coral”. Era un trabajo sacrificado en el que estuve un mes a prueba, hasta que un día me dijeron que me había ganado el derecho a ser tripulante y reemplazar a dos compañeros por sus vacaciones”. En ese minuto, Edógimo tomó la decisión de que ese trabajo iba a ser lo más importante de su vida y que nada ni nadie se lo iba a impedir. Hoy está cumpliendo 25 años como trabajador en Landes, empresa que se ha convertido en su familia y segunda casa. “Me han dado todo, cada vez que necesité su colaboración me tendieron una mano. Para mí ha sido un orgullo y ya que estoy a unos años de jubilar, quiero hacerles este reconocimiento”.

El trabajo que Edógimo realiza como tripulante resulta fascinante, pero a la vez sacrificado. Una vez que la embarcación se encuentra en zona de pesca, las jornadas comienzan de madrugada y la concentración es clave pues es una profesión peligrosa. “Hay que estar ciento por ciento atento. No se puede hacer bromas trabajando, te descuidas un momento y puedes provocar un accidente. Hemos navegado casi 17 días consecutivos en alta mar con temporales, porque uno tiene que buscar el pescado donde esté, hasta que lo encuentra”.

Su trabajo en el barco es indispensable, ya que no

sólo realiza las funciones de un tripulante común, sino que debe asumir una responsabilidad esencial en momentos de crisis. Durante estos años embarcado, Edógimo estudió para ser paramédico pues por el fútbol tenía conocimientos de contracturas, cortes y no le temía a la sangre. “En viaje he tenido que atender emergencias, pero Dios te pone ahí y tienes que tratar de hacer el bien. Se me ha dado la oportunidad y satisfacción de salvar vidas, lo que es impagable”.

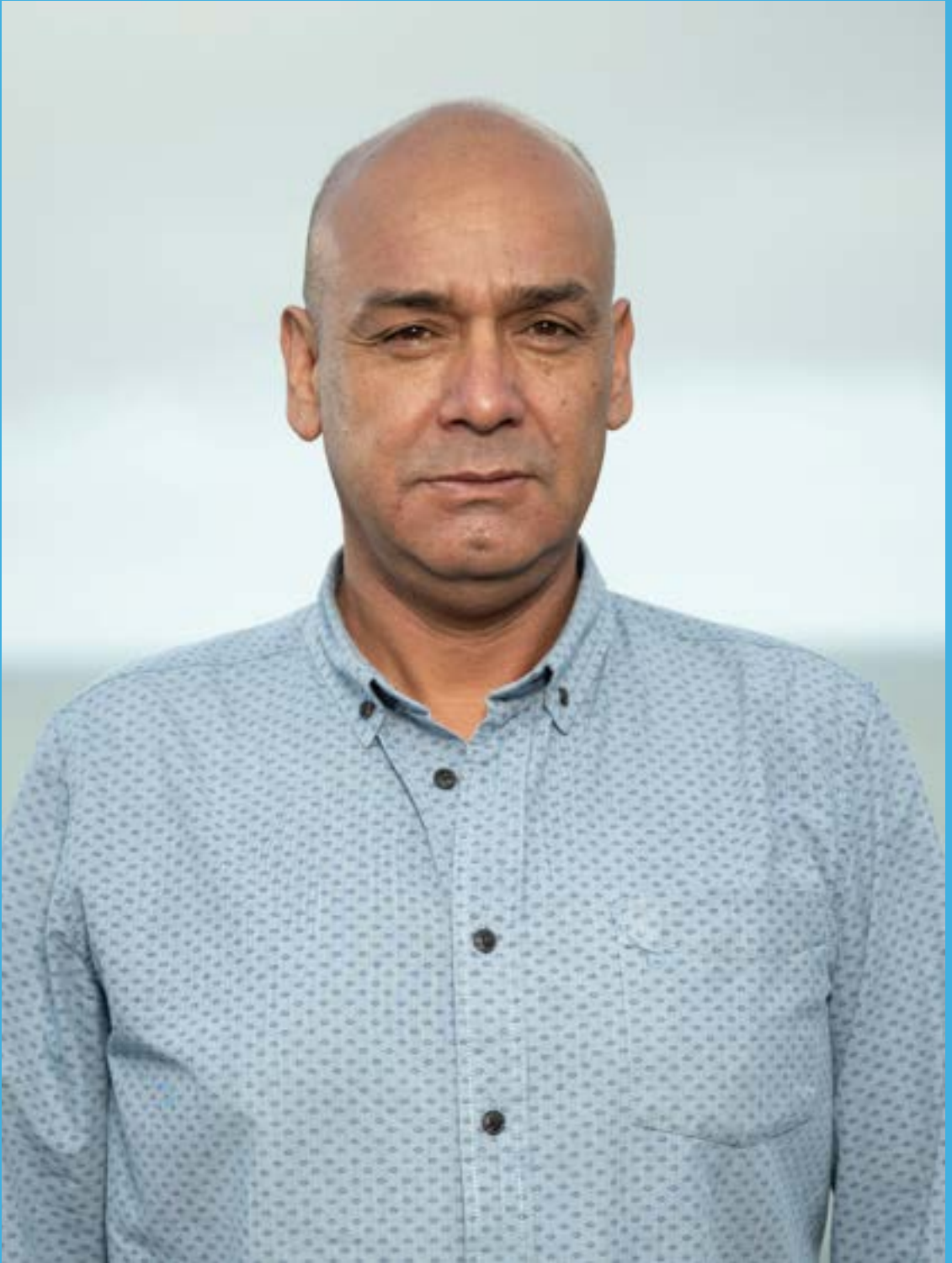
Recorrer el océano navegando es una sensación especial, pero en términos humanos y familiares es sacrificado. “Navegas por días, miras para el lado y ves pura agua, te toca enfrentar temporales a bordo. Si bien es un trabajo bien remunerado, a veces te pierdes de momentos familiares importantes”. Pero el vivir experiencias tan extremas y el compartir cotidianamente arriba de una embarcación ha convertido a este grupo de trabajadores del mar en familia.

Edógimo lleva 25 años trabajando en la misma nave y compartiendo con sus compañeros, la gran mayoría desde el inicio, un récord que ningún otro tiene. “Nos hemos convertido en un grupo de amigos que cuando uno sufre, sufrimos todos. Aunque somos 19 personas en el barco, uno siempre tiene a alguien al que le puedes confiar tus penas y alegrías; en mi caso es el contramaestre Óscar Labraña, es mi mejor amigo. A él le puedo contar algo y lo hago como si fuera mi hermano, te sientes respaldado, te sientes bien y tratamos de ayudar a todos los compañeros, porque a veces hemos tenido que trabajar en fechas sensibles; como la Pascua o el Año Nuevo. Siempre me han respetado el no trabajar para el 21 de mayo, que es el cumpleaños de mi mamá; ese día es sagrado”.

Durante estos años en la pesca, Edógimo ha tenido una fructífera carrera que le ha entregado gratificantes dividendos, como recibir 3 veces el premio al mejor trabajador de la empresa, lo que es su orgullo, sobre todo cuando piensa en el retiro. Le es difícil explicar lo que siente por el mar, lo define como un amor odiado, porque a sus 16 años estuvo a punto

de ahogarse y pasó varios días hospitalizado, pero aun así, se siente la persona más enamorada de sus atardeceres. Afortunado por tener el privilegio de contemplar cosas que pocos seres humanos ven, como rayos cayendo en la mar, huracanes, tifones, tornados y esperar tranquilamente 2 horas por una salida o puesta de sol, que luego capta con su cámara fotográfica o teléfono. Imágenes que luego sube a sus redes sociales para que la gente admire esas maravillas que sólo se pueden ver una vez en la vida y que Edógimo ha tenido el privilegio de observar.

“Sí, la vida en el mar puede ser dura, pero no la cambiaría por nada y si volviera a nacer haría lo mismo, porque he sido tan feliz. Amo estar en tierra enseñándole fútbol a los niños, pero cuando navego adoro el barco y el mar, porque me ha dado la felicidad de poder educar a mis hijos, de poder cumplir todo lo que he planificado para tener una vejez digna. Hoy tengo la tranquilidad de que no me ha quedado nada por hacer y voy a seguir dándole a la mar hasta que el Señor me diga ‘ya no más’”.



Tripulante General de Cubierta

Iván Troncoso

“

Navegar y ser tripulante no se aprende de la noche a la mañana, fueron años de preparación, no es venir de tierra y embarcarse, hay que saber condiciones de mar, estabilidad, conocimientos, seguridad”.

Los padres de Iván Troncoso habían llegado a Coronel desde la Región de La Araucanía buscando un futuro mejor para su familia en el carbón. Su papá fue minero de las minas de Schwager, así que el mundo de la pesca le era completamente desconocido. Iván recuerda sus inocentes días de infancia, y cómo al ser el penúltimo de cinco hermanos nunca le faltó diversión ni compañía. Jugaban en la playa, mientras veían lanchitas, botes flotando en el mar. En esos años no le atraía el mundo de la pesca, no le daba curiosidad, en cambio, le fascinaban las Fuerzas Armadas; soñaba con ser uniformado. “Hice mi servicio el año ’86, ingresé, pero no me gustó y me salí. Al regresar, ya no era el niño que andaba jugando a la pelota ni correteando por las calles, volví como un hombre y tenía que tomar una decisión”. Decisión sin muchas alternativas, debido a la crisis económica por la que atravesaba el país en los ’80. A sus 18 años, el destino de Iván era simplemente trabajar y, al no existir alternativas laborales, ingresó como guardia de seguridad a una empresa. Comenzó a trabajar el año 1988 como rondín, para más tarde ser contratado como huachimán, cargo que ejerció entre 1989 y 2000. “Los huachimanes éramos trabajadores de puerto, estábamos embarcados, pero no salíamos a navegar, incluso podíamos pasar hasta una semana arriba del barco esperando el zarpe”.

Las actividades diarias de Iván iniciaban cuando llegaba el barco con la pesca. Ahí debía preocuparse de abastecer a la embarcación de todos los materiales que solicitaban, desde tambores de aceite, petróleo, agua, víveres, ordenar y cooperar con los motoristas. También controlaban a la gente de mantención y los materiales que seguían llegando. Una vez que abastecían al barco, debían cuidar de él los días que quedaba fondeado con el ancla en medio de la bahía. En la embarcación permanecen siempre 3 personas, el piloto u oficial de puente, el motorista u oficial de máquina, y el tripulante de cubierta.

Iván le ha dedicado más de 3 décadas, prácticamente toda su vida, a este trabajo y gracias a él ha sido testigo privilegiado de la evolución de la Pesca Industrial. Cuando ingresó a trabajar la empresa fue comprada por capitales noruegos. Ellos fueron los primeros en introducir un nuevo tipo de embarcación a Chile, los llamados “barcos biónicos”. “En esos años, los barcos sólo tenían propulsión en la

popa, es decir, una hélice los impulsa hacia delante y atrás como las lanchas. Los barcos biónicos, en cambio, traían unas hélices laterales que impulsaban el barco hacia los lados, haciéndolos girar en 360 grados en su mismo punto, lo que le daba mayor movilidad, por eso se les llamó “biónicos”. En Chile ya existía ese tipo de embarcación, pero eran comprados de segunda o tercera mano fuera del país. El “Libas” fue el primer barco “biónico” traído del extranjero. El “Ligrunn”, su gemelo, llegaría más tarde. Luego el “Líder” y el año 1998 se mandaría a construir, con tecnología noruega, el “Cazador”, en Valdivia.

A fines de los ochenta y principios del 2000, la Pesca Industrial atravesó por diferentes etapas. Durante esos años Iván no navegó, pero veía a sus compañeros zarpar y llegar en menos de 24 horas, descansaban un par de días y volvían a zarpar. Era tanta la pesca, tanta la abundancia, que no había tiempo para ir a sus casas. Luego el sector experimentó una crisis a nivel nacional por sobreexplotación del recurso jurel. “La escasez fue tan grande que tuvimos que salir a las mil millas a buscar peces, hablo de 3 o 4 días viajando hacia afuera, navegando hacia el weste, sin ver tierra. Luego llegábamos con la pesca un día como hoy a las 8 de la mañana y zarpábamos a las 12 de la noche de nuevo, por 15, 17, 20 días más”.

Debido a esta crisis, las empresas debieron enfrentar una nueva realidad y ajustar sus gastos reduciendo personal, eliminando de esta forma el rol de huachimán. Durante los años ’90 muchas veces a Iván se le dio la oportunidad de ser tripulante, pero con lo que ganaba le era suficiente para vivir y mantener a su familia, nunca deseó la vida de un tripulante, ya que prácticamente se lo pasaban arriba de un barco. Ellos pescaban, salían rápido, descargaban y volvían a zarpar. Ahora, con la eliminación del puesto de huachimán, debió adaptarse a las nuevas condiciones o perdería el trabajo. Pero para lograrlo, Iván necesitaba algo que todo tripulante debe tener, su matrícula. Por suerte, su jefe, Eduardo Fuica, fue un verdadero visionario y les ayudó, obligándolos a él y sus compañeros a sacar la matrícula de tripulante el año 1991. “Para ser tripulante hoy se necesita estudiar, hacer cursos, se ha profesionalizado el tema. Cuando fui a dar la prueba, tenía los conocimientos porque tenía la práctica y la jerga, sabía lo que era babor, estribor,

popa, entonces contesté 10, 15 preguntas y aprobado. El hecho es que navegar y ser tripulante no se aprende de la noche a la mañana, fueron años de preparación, no es venir de tierra y embarcarse, hay que saber condiciones de mar, estabilidad, conocimientos, seguridad. Así que una vez que me designaron a un barco como titular tuve que ponerle conocimiento y ñeque, ya no era un aprendiz, ahora era un tripulante”.

Navegar siempre es una aventura para los hombres de mar, y aunque esta cautivó rápidamente a Iván, en un inicio pensaba que no contaba con las habilidades necesarias. Pensaba que no había nacido para esta actividad, que no servía por la fuerza física que se requería, pero con el tiempo se fue acostumbrando y comprendió que no es tanta la fuerza, sino los conocimientos necesarios. “Por ejemplo, en los años ‘90, existía el corchero y el plomero que son los puestos más pesados de un barco, el plomero necesita fuerza por el peso de los plomos, mientras el corchero necesita estabilidad. Uno antes era corchero y de ahí no salía, pero si se accidentaba o enfermaba, el equipo quedaba cojo al tiro. Hoy somos tripulante general de cubierta y somos multifuncionales, mientras más funciones se cumplan, mejor se es como tripulante”.

Entre los años 2000 y 2005 comenzó una gradual profesionalización del rubro y la Pesca Industrial comenzó a regularse, surgiendo nuevas leyes que cambiaron la operativa del trabajo. “Antes había sobreexplotación porque era todo para harina de pescado. Hoy la harina se hace, pero priorizando el consumo humano, ya sea en tarro de jurel o congelados. Esas capturas de mil, dos mil toneladas por barco, han sido reducidas a 600 toneladas, mientras se automatizaron y modernizaron los barcos, poniendo plantas de frío para poder aguantar 2 o 3 días afuera con la pesca”. Hoy se captura menos, pero se gana en calidad. Entonces, ¿qué pasó? que los cardúmenes se reprodujeron y la Pesca Industrial vive uno de sus mejores momentos de la mano de una profunda profesionalización, la que queda reflejada en cosas tan simples como que hoy queda prohibido fumar en dormitorios o el comedor. El alcohol ha sido eliminado también y es causal de despido inmediato. Gracias al acceso de la tecnología, internet, televisión les permite a los tripulantes estar informados. La gente está más capacitada, algunos son profesionales, lo que les permite actuar de

manera más certera en momentos complejos. Hoy, la seguridad es primordial, se debe usar casco, zapatos, ropa adecuada, de hecho, los accidentes se cuestionan y se investiga sus causas. “Sí, este puede ser un trabajo peligroso, pero hasta el trabajo de oficina puede llegar a serlo, la diferencia es la atención médica. Si usted se accidenta en el trabajo, en 15 minutos puede llegar una ambulancia y llevarla a un centro médico, nosotros podemos estar a 48 horas y nadie nos va a rescatar. Tenemos que llegar a puerto con el enfermo y recién a 20 minutos los marinos se acercan, eso es lo malo de la pesca y de todo marino que navega en la costa chilena, no existe helicóptero ni embarcación que nos rescate”. Iván ha tenido un par de situaciones de peligro, las cuales han solucionado gracias al profesionalismo de sus compañeros. El año 1996, se cayó uno de sus compañeros al mar; sin pensarlo demasiado, él se lanzó al agua a rescatarlo. Su compañero estaba inconsciente y logró agarrarlo de las piernas, sosteniéndolo hasta que lo rescataron. Por suerte la persona se salvó. Pero no ha sido la única experiencia que lo ha impactado. Hace 3 años le tocó bajar a un colega con un grave golpe en la cara. A veces las anillas se rompen por el peso que cargan y, al hacerlo, golpeó a su compañero. “Tuvimos que traerlo rápido a puerto. Estuvo grave, a punto de morir. Entonces comprendes que los verdaderos hombres de mar, los que realmente navegan, son los pescadores, 365 días al año, con sol, con temporal, con surazo, con 50 grados de calor, con lo que sea, el marino pescador sale a navegar igual”.

A sus 53 años Iván no se arrepiente de nada, mientras se considera un hombre afortunado ya que gracias a su trabajo ha podido viajar y descubrir lugares extraordinarios, como Noruega, atravesar el Atlántico, cruzar el canal de Panamá, conocer las costas de Chile, estar en Juan Fernández e Isla Mocha. “Con este trabajo he podido ver la naturaleza, las orcas, ballenas, cientos de delfines en manadas al lado del barco, algo que ni National Geographic ha grabado y nosotros lo vemos constantemente. También tremendos temporales y olas, cerros de mar, ahora no tanto porque contamos con sistemas de seguridad. La pesca me ha permitido tener mi casa, formar a mis hijas que están a punto de terminar su segunda carrera. Soy muy feliz trabajando, en unos años más espero poder retirarme, descansar, gozar de la vida, ese es mi sueño, mi futuro”.



Plomero

Jacob Santos

AGUA

“

Cuando estás ahí, con tu barco, en la inmensidad del mar, te das cuenta de que no somos nada, somos tan pequeños, que te asustas”.

Jacob Santos tiene 56 años y siempre ha vivido en Tomé, a su juicio, el pueblo más lindo de la Región del Biobío. Entre zarpe y zarpe logró construir su casa con sus propias manos, lugar donde vive con su mujer y vio crecer a sus 3 hijos. Se desempeña como plomero en la empresa Camanchaca, es decir, es quien se encarga de ordenar la parte inferior de la red cuando esta se carga en el pozo de la embarcación durante la maniobra de pesca, además, debe poner el plomo o peso para mantener en forma perpendicular las redes caladas para la pesca. Y aunque hoy es un hombre de mar, de niño jamás imaginó que navegaría en grandes embarcaciones. En aquellos años, su madre era dueña de casa y su papá se desempeñaba como obrero textil. Fue una época compleja, no había mucho trabajo en la zona, y siendo un adolescente tuvo que rebuscárselas para ayudar en su casa, incluso trabajó en unos programas de empleo llamados Pem y Pobj, y recolectaba algas a la orilla del mar para juntar dinero y así ayudar a su familia, siempre, claro, guardando un poquito para darse unos lujos infantiles como un refresco, fichas para el flipper o un cigarrito. “Afortunadamente mis abuelos tenían familiares en el campo y nos íbamos para allá temporadas completas, así que nunca faltaban los huevos o las tortillas. Era rico irse para allá”. Jacob había salido del Liceo Industrial de Tomé como electromecánico y aprovechaba esos adocenamientos haciendo empalmes en postes mientras surgía algo más interesante. Había postulado para entrar a la Compañía de Electricidad, pero no quedó, esto fue una frustración porque deseaba perfeccionarse y ser instalador eléctrico autorizado. Más tarde hizo unas prácticas en el muelle de Tomé, revisando la parte eléctrica de los barcos. Ahí estuvo trabajando en embarcaciones que traían camarones y langostinos, unos 5 o 6 meses. “En mi vida antes del mar no había navegado más que en bote a remo y en lancha haciendo pequeños trabajos con unos familiares. Nos íbamos a Cocholgue, o a sacar luga a la Isla Quiriquina, pese a que estaba prohibido en los ‘80”.

Aunque Jacob tenía pequeñas nociones de pesca, no imaginaba lo que era navegar en una enorme

embarcación en medio de grandes temporales ni menos que terminaría trabajando en un barco pesquero. “A Tomé llegaban barquitos y con mis amigos le preguntábamos a sus tripulantes qué se necesitaba para pertenecer a un barco pesquero. Nos dijeron que había que sacar una libreta y dar una prueba en la Gobernación Marítima de Talcahuano. Ahí partimos a dar la prueba, nos pasaron unos folletos donde salía lo que teníamos que aprender, dimos unos exámenes y salí aprobado”. Pero pasar el examen era una cosa, lo difícil para Jacob fue encontrar trabajo. No tenía nada en vista, sólo la idea de que quería trabajar en Camanchaca. Así pasó un buen tiempo buscando trabajo. Muchas veces le dijeron que no, hasta que un día la respuesta fue positiva, comenzando como pistola o aprendiz. “Era el último hombre del barco. Siendo pistola tienes que acostumbrarte a trabajar en todos los puestos, puedes ser plomero, corchero o huinche, incluso salir de contramaestre. Nuestra embarcación se llama “El Corsario I”, que es uno de los barcos más top de la Octava Región. Somos 16 tripulantes, entre ellos, el capitán de altura que tiene que ver con toda la parte marítima, es el que saca el zarpe, trabaja con los sonares, el que resuelve los problemas con la Marítima, es el que tiene el contacto y responde cualquier asunto o evento que suceda en el barco. El piloto, que se dedica a pasar red, y el capitán de pesca, los 3 están arriba en el puente de mando”. En un principio navegar no fue lo que Jacob imaginaba. No lo pasó bien, incluso pensó dejarlo. “Lo más terrible era el cabeceo del barco que me mareaba, pero aguantaba sin vomitar. El que te diga que nunca se ha mareado en un barco es mentira”. Jacob empezó a reconocerse como un verdadero hombre de mar al cabo de unos 3 años, ya que no siempre quedaba fijo en un barco y debía conformarse con reemplazos. Pero pronto su suerte cambiaría y pudo ser contratado. “En ese momento dije, aquí me voy a quedar, aquí voy a hacer mi carrera. Fue un paso muy importante porque fijo en un barco ganaba más que la gente en tierra y podía tener estabilidad económica”.

Elegir la vida arriba de una embarcación no es fácil, ni para los tripulantes, ni para sus familias. Mu-

chas veces deben ausentarse por largas jornadas, incluso semanas en busca de la pesca. “Los días de navegación son relativos; este año estuvimos como máximo 5 días afuera, pero antes andábamos de zarpe 15 días y volvíamos sin nada”. Las embarcaciones chilenas navegan buscando la pesca dentro de un espacio delimitado que corresponde a 200 millas de exclusividad, pero saliendo de ese límite pueden encontrarse frente a frente con cientos de barcos extranjeros. “Uno coloca un pie fuera de las 200 millas y te encuentras con barcos rusos, chinos, japoneses, alemanes, americanos trabajando con flota. Mientras no se metan dentro de aguas chilenas no hay problema, si un barco invade tu zona marítima, es detectado por satélites que informan a Francia y de Francia a Valparaíso, le consultan cuál es su motivo de estar en aguas nacionales y al tiro empiezan a salir. En la actualidad la pesca es completamente digital, incluso los informes te llegan por WhatsApp. Los capitanes están más relajados al tener esta tecnología a la mano. Igual uno echa de menos el pasado. Antes navegábamos con el timón, se usaban reglas, compás, cartas de navegación, ahora no, un sofisticado sistema computacional te indica dónde navegar, incluso las temperaturas de las aguas y posibles zonas de pesca”.

Aunque en la actualidad Jacob y sus compañeros navegan en grandes y modernas embarcaciones, enfrentándose a constantes riesgos y situaciones que están fuera de su alcance, como temporales. “Imaginate lo que es andar en un tremendo barco y que se mueva como una cáscara de nuez con el mar desatado. Los temporales en el mar Pacífico, que de pacífico no tiene nada, son mortales. Acá ves olas gigantes. Una vez fuimos a Chaitén, donde se producen grandes tormentas y veníamos como un verdadero velero empujado por el viento. Un capitán de relevo dijo que estaba enfermo, pero venía todo asustado, el hombre no salió más embarcado. Es que en el viaje sentimos que hasta ahí nomás llegábamos. Es entendible, prácticamente no tenemos más protección que atrincar y navegar esperando que pase la tormenta”.

Pero la experiencia más compleja de Jacob fue

cuando cayó al mar, situación que sólo le contó a su señora 3 años más tarde, ya que podría haber muerto y estaba temeroso de que su reacción fuera pedirle que dejara de trabajar. “Yo estaba trabajando en el plomo y me pasó a llevar una bolsa de red y me vi en el mar. Me di cuenta cuando estaba debajo del agua, con ropa de agua, botas, casco, lo único que hice fue apartarme del barco porque el capitán empieza a buscar pesca y podría haberme agarrado la hélice. Los cabros se dieron cuenta y me tiraron un picarón, una soga y me subieron a bordo. Mi primera reacción fue subir y hablar con el piloto, el que me pidió disculpas, luego me fui a sacar mi ropita de agua, me duché y no sabía si estaba llorando o era el agua de la ducha que me caía”. Pero, aunque los peligros son muchos, la vida en alta mar también les brinda a estos hombres enormes privilegios, experiencias únicas, que pocas personas pueden vivir, como el compañerismo en el trabajo y la forma especial en la que se relacionan. Jacob tiene muy buenos amigos y compañeros, son una gran familia que convive noche y día. “Sabes, cuando estás ahí, con tu barco, en la inmensidad del mar, te das cuenta de que no somos nada, somos tan pequeños, que te asustas, pero luego cuando cae la noche y estamos calados con la red en el agua esperando para subirla, miramos hacia el cielo, y lo ves tan iluminado, que las estrellas se ven como ríos, y luego observas esos resplandores en el mar, ves pasar una ballena como si fuera nadando en aguas brillantes, los animales se vuelven fosforescentes. O de día, cuando trabajamos cerca de la costa, observas a las orcas enseñando a sus crías cómo cazar un lobo, los tiran a lo alto y la cría tiene que cazarlo. Sí, a veces estás cansado, extrañas tu hogar, pero tienes la oportunidad de ver cosas mágicas, que no tienen precio”.

A Jacob le gustaría gozar de su trabajo unos 2 o 3 años más antes de retirarse y volver a ser un hombre “común”. Sabe que cuando eso ocurra sentirá una profunda tristeza, pero al mismo tiempo estará feliz y orgulloso de una actividad que le permitió construir su casa y entregar una buena educación a sus hijos.



























Jefe de Bodega

Mario Frías

“

Hay que estar con los cinco sentidos atentos, porque tus compañeros están echando la red al agua y no le puede pasar nada a nadie, todos se cuidan porque el barco es como una familia”.

Mario Frías tiene 48 años y es abuelo. Sí, un joven abuelo de dos encantadoras nietas a las que hoy puede disfrutar, cosa que muy pocas veces pudo lograr con sus propias hijas, ya que su trabajo le significaba ausentarse de casa durante largos periodos. Mario viene de una familia relacionada con la pesca. Al igual que su padre y tíos, es un hombre de mar. Uno de ellos ya jubiló, pero todavía dos siguen en la actividad. Su padre era tripulante, cocinero; un gran cocinero. Jamás estudió profesionalmente cocina, todo lo que sabía lo aprendió en su hogar. Por eso para Mario la pesca no era nada extraño. En su infancia se acostumbró a que su padre estuviera embarcado. Él navegaba en el “Polaris” y cuando se embarcaba podía estar en alta mar dos o tres días, por lo que sólo lo veían a ratos. Mario sabía que su padre debía regresar siempre a pocos días de navegación, pero muchas veces el mal tiempo decía lo contrario y podía quedarse en alta mar más de lo presupuestado. Su llegada a casa significaba para la familia una gran celebración. “Cuando éramos chicos siempre íbamos a esperar a mi papá a la plaza de Talcahuano. Mi mamá llamaba por teléfono a la empresa preguntando la hora en que llegaba el barco. A veces yo lo iba a encontrar y me decía que nos viéramos en el “Marbella”, que era un restaurant para tomar té y ahí tomábamos once con mis 4 hermanos y aprovechábamos de preguntarle cómo había estado su viaje, nos contaba sobre lo bueno, y que a veces, perdían la pesca, pero gracias a Dios siempre salió bien de todo”.

Su padre jamás los llevó a navegar, ya que no quería que sus hijos trabajaran en la pesca; consideraba que era una actividad muy sacrificada. Debido a esto, Mario jamás imaginó que alguna vez recorrería las costas chilenas embarcado, ya que su padre constantemente le hablaba sobre la difícil tarea de ser un hombre de mar, con jornadas extenuantes, sin descansos y donde las noches fácilmente se convertían en días, prefiriendo que sus hijos estudiaran otra cosa. Pero cuando Mario salió del liceo no sabía qué hacer, ni qué estudiar, no tenía nada en mente; por fortuna, tuvo la oportunidad de sacar su matrícula de tripulante y comenzó a navegar.

Sabía que a un hombre debía gustarle la vida del mar, y a él le gustó. En un comienzo salió de pistola o aprendiz y ayudante de cocina, iniciando su instrucción, ya que realmente no sabía nada. Tuvo suerte, aprendió rápido. El primer barco en el que se embarcó se llamaba “Pélikan”, luego ingresó a Bío Bío como ayudante de cocina. “En esos años el capitán hacía el zarpe y colocaba a todos en el comedor señalando a quienes se embarcarían. A mí me aseguraron tan sólo dos viajes, pero jamás me volví a bajar de un barco. Yo nunca había salido embarcado, así que la primera vez me mareé, fue terrible y me dije a mí mismo que no saldría nunca más, que quién me había mandado a meterme ahí. Incluso cuando llegué a puerto me volví a marear, mareo de tierra le llaman, pero como dicen por ahí, ya estaba arriba del caballo y tenía que aperrar no más”.

Los inicios de Mario como navegante fueron complicados, pero supo adaptarse. Su rutina consistía en ayudar al cocinero ordenando, pelando, dejando todo listo para cuando éste llegara a cocinar. En esta actividad estuvo cerca de dos meses, hasta que le preguntaron si podía salir de cocinero, a lo que Mario contestó que sí. “Mi papá sabía cocinar y yo lo miraba. Soy de las personas que miro, miro un plato, miro cómo se cocina y después lo hago, con sólo mirar aprendo al tiro. Salí y agarré el puesto del cocinero y me embarcaron un ayudante”. Estuvo un tiempo desarrollando esa actividad, hasta que los ayudantes de cocina fueron destinados a labores en cubierta, entonces el cocinero ya no sólo hacía su trabajo sino también el del ayudante. Como cocinero estuvo cerca de 7 años, hasta que al fin le hicieron la pregunta que tanto ansiaba, si quería pasar a cubierta. Su respuesta fue positiva, ya que llevaba mucho tiempo admirando el trabajo que los hombres realizaban en cubierta y en bodega. “Me gustaba ordenar el pescado, estibar cajas, colocándolas ordenadamente en bodega. El pescado cae a una mesa y se va ubicando en cajas, se le agrega hielo y se le hacen marcas. El proceso es similar al de la planta en tierra, pero en el barco, es como una planta flotante”. Hace 5 años que se desempeña como jefe de bodega, a cargo de que el

pescado llegue ordenado a puerto. Son 10 hombres; el contramaestre trabaja en el packing y el resto en bodega, todos a su cargo.

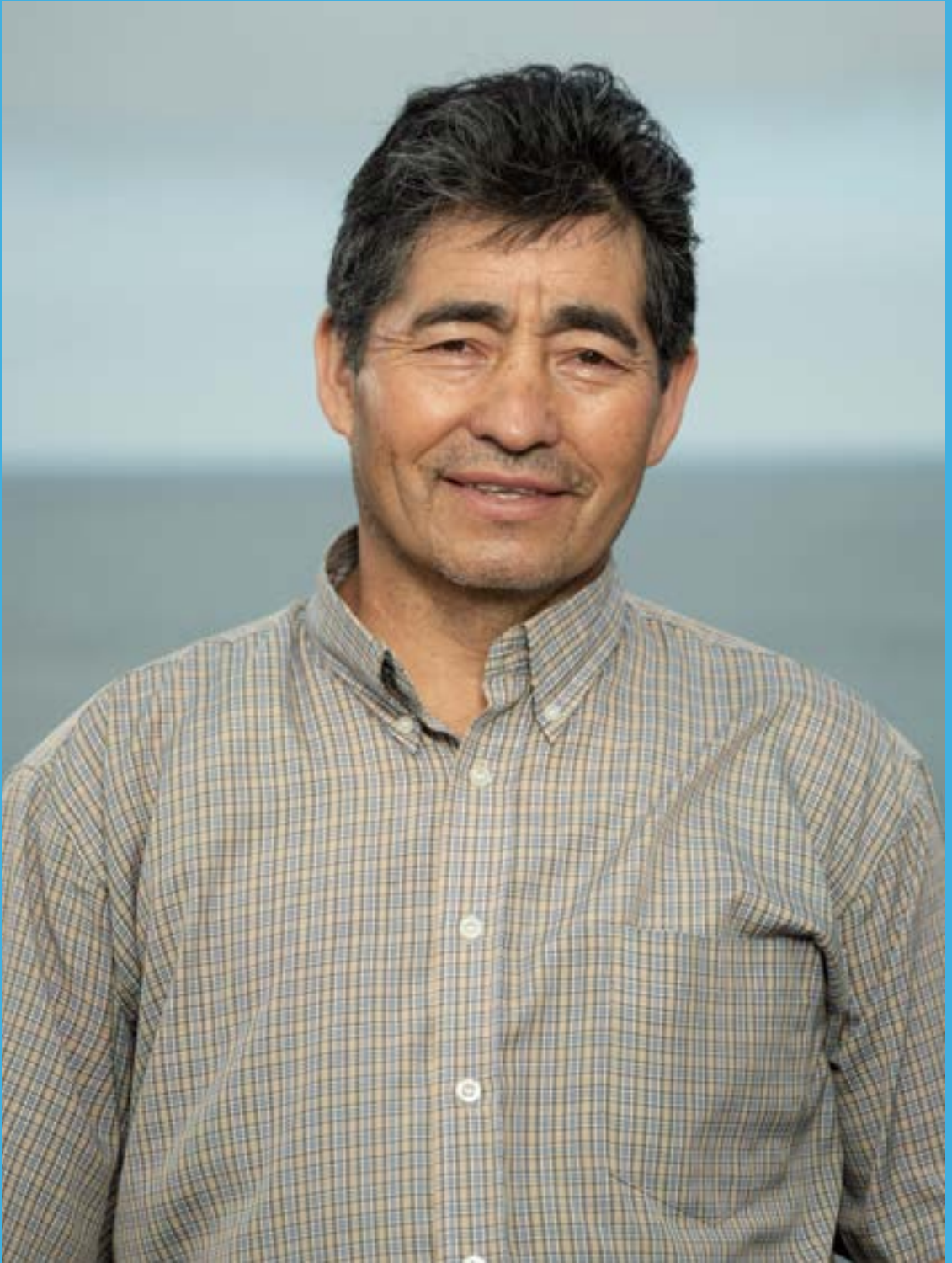
Para Mario cada jornada de trabajo en alta mar comienza muy temprano, cuando se hace la primera calada, es decir, cuando se tira la red al agua. Desde ese momento sus ojos estarán atentos para que nada falle cuando comiencen a recibir la pesca. Dentro de su quehacer diario debe fijarse que sus compañeros tengan cargas con hielo y chequear que todo funcione bien en bodega, que todas las cintas estén funcionando y que no existan problemas para cuando caiga la primera pesca de merluza, la cual debe conservarse a bajas temperaturas. Hace frío en bodega, de ahí que los hombres trabajen abrigados, con botas térmicas, buzo, chaqueta, casco y guantes, indumentaria necesaria para protegerlos. “En la bodega tenemos máquinas que hacen hielo, pero también se embarca desde tierra porque el barco no da abasto para las 8 mil cajas que se trabajan, luego se echa a andar la máquina del barco para que siga haciendo hielo”.

La primera vez que Mario salió a navegar sintió una profunda conexión con el mar, su amor por él fue instantáneo, atrás habían quedado sus dudas adolescentes, sabía que era la actividad para él y hoy disfruta día a día su profesión arriba de su embarcación, los cerros y ese maravilloso paisaje que observa cada vez que pasa cerca de la costa. “Eso es reconfortante porque la pesca puede ser una actividad peligrosa, a veces salimos con buen tiempo y al segundo día se echa a perder y hay que estar con los cinco sentidos atentos, porque tus compañeros están echando la red al agua y no le puede pasar nada a nadie, todos se cuidan porque el barco es como una familia. Si uno ve a un compañero trabajando le dice que tenga cuidado con los cables, que puede correr peligro, siempre se va a tratar de cuidar al compañero, como ellos lo cuidan a uno, porque es arriesgado tanto arriba como abajo en bodega”. En cubierta los hombres deben estar pendientes de cuándo subir la red, de los balances, de los cables. Mientras que en bodega la atención debe recaer en que las cajas queden ordenadas,

evitando de esta forma accidentes.

En la actualidad, Mario pertenece a la tripulación del pesquero “Bonn”, de PacificBlu, y aunque ya no son esas largas temporadas que mantenían a su padre lejos de casa o a él mismo en sus inicios, continúa extrañando a su familia, ya que siempre existe un océano que los desconecta. “Cuando estamos afuera no siempre podemos comunicarnos con la familia, sólo cuando hay señal, así que uno generalmente llama cuando va llegando a puerto, pero lo más complejo de nuestro trabajo es cuando navegamos, ya que tenemos que olvidarnos de las fiestas familiares. Gracias a Dios la pesquera siempre para en Navidad, pero sí me ha tocado hacer guardia en puerto el 24 en la noche o el 25 de diciembre”.

A pesar de extrañar a su familia, sus viajes de pesca le han permitido ver cosas maravillosas. Orcas que pasan por el costado del barco junto a sus crías o enormes cruceros de turismo, historias y experiencias de vida que Mario ha disfrutado gracias a la Pesca Industrial. A pesar de lo anterior, el sector está viviendo una crisis por conseguir buenos y capacitados trabajadores. “Nosotros conversamos en el barco que esta es la última generación, ya no se embarca gente joven porque es un trabajo muy sacrificado, donde el cuerpo muchas veces no da porque es una pega agotadora. Las mismas travesías van pasando la cuenta, ya no tienes la misma agilidad que antes, uno se da cuenta cuando juega con las nietas. Ser la última generación es preocupante. Hoy están quedando pocos barcos por esa misma razón, porque ya no hay gente joven, gente que quiera salir, sacar su matrícula, con ese entusiasmo que yo tenía a los 17 años cuando comencé en esto. No es un dato estadístico, pero es lo que uno ve, se embarca gente que dan de baja en otros barcos y llegan acá a buscar un reemplazo; si miras, es pura gente mayor”. Mario, en cambio, es feliz embarcado porque le apasiona su trabajo, se entretiene y distrae, brindándole lo más preciado para él, la oportunidad de criar a sus hijas y disfrutar a sus nietas, agradeciéndole a Dios porque sus hijas están orgullosas de él y nunca le ha faltado nada.



Huinchero

Luis Cuevas

“

En mis años navegando he pasado por todo, ya que vivimos en el constante sacrificio de ir a buscar pesca para lo que necesite el ser humano y da pena que muchas veces nuestro trabajo no se valora”.

Durante poco más de medio siglo, Luis Cuevas ha vivido en San Vicente. Con los años, este pujante sector en la ciudad de Talcahuano se ha desarrollado gracias a la instalación de diversas empresas pesqueras que han cambiado su fisonomía y mejorado la economía local. Pero cuando Luis era tan sólo un niño, San Vicente destacaba por ser un pequeño balneario con playas de arena negra. “Cuando era chico nos gustaba el mar e íbamos a bañarnos a Infiernillo, para allá nos arrancábamos con mis hermanos y amigos porque nos quedaba cerca de la casa. Agarrábamos las cámaras e íbamos todos en patota, teníamos chipe libre porque mi mamá trabajaba. Yo en esa época no tenía pensado embarcarme, ni se me pasaba por la mente”. Durante aquellos años la vida en nuestro país era compleja y la madre de Luis debió trabajar en distintos oficios para llevar el sustento a su casa. Fue operaria en una pesquera y cocinera. Trabajaba durante todo el día, moviéndose de un lado a otro buscando la forma de mantener a sus 6 hijos. Tenía que hacerlo, ya que el padre de los niños los había abandonado cuando Luis tenía 9 años. Siendo sólo un niño debió dejar sus estudios para ayudar económicamente a su familia. Así fue como un verano terminó convertido en repartidor de pan en una panadería. Con el tiempo empezó a amasar y reemplazó al panadero. “Me gustó ser panadero, duré 2 años en ese trabajo hasta que me echaron para el día del trabajador y me vi obligado a buscar otros rumbos. Estuve har- to tiempo sin trabajo. La verdad, no le puse mucho esfuerzo, era joven, tendría unos 17 o 18 años, y era bien desordenado, me gustaban los bailes, las fiestas. Estamos hablando del año '78, '79, era plena onda disco y estaba de moda John Travolta”.

Aunque Luis no tenía dentro de sus planes convertirse en pescador ni realizar faenas pesqueras, poco a poco, el destino y la urgencia por encontrar

un trabajo, lo fueron orillando a este mundo. La primera vez que salió a navegar fue con un tío capitán. No se mareó, iba preparado. Sabía de muchas historias de hombres que lo pasaban mal en su primera navegación. Esa noche no durmió. Se lo pasó arriba en el puente, observando todo, bajando sólo para comer. Registraba con atención todo lo que el capitán hacía en el puente, observaba el sonar, que en esos años era en blanco y negro. “Todo lo que aprendí fue “sapeando”, porque los viejitos no te enseñaban, hacían sus cosas fondeados, el que aprendía, aprendía. En esa época no había pesca- da, pero el barco atrapó cojinoba, así que llegué muy contento a la casa, con esa tremenda cojinoba que hicimos al tiro”.

A Luis le gustó la experiencia y quedó con el de- seño de hacer algo en un barco, pero su tío lo des- tinaría a la isla Rocuant a trabajar a redes, porque pronto llegarían 3 barcos. Luego de unos meses trabajando en tierra, había olvidado la posibilidad y lo mucho que le gustó navegar, y tras problemas con su tío, decidió emigrar y pedirle ayuda labo- ral a su hermano quien, en esos años, trabajaba en una pesquera. En este lugar se desempeñó como huachimán cuidando barcos, pero sin salir a nave- gar. Un huachimán sólo podía hacerlo si faltaba un tripulante en la embarcación. “A mí me echaron a navegar una vez porque les faltó el cocinero. Antes se salía por uno o dos días máximo, porque la pesca era cortita. Ibas a la isla Santa María y volvías al tiro. Era raro que se pasara de Lebu, porque el pescado estaba en la boca de San Vicente, en la Quiriqui- na y en el golfo. Luego estuve en el “Don Boris”, de pistola, fueron 6 meses, no me pagaban nada”. En la actualidad, Luis se desempeña como huinchero para la empresa Camanchaca. “Los huincheros son los que traen el alambrado. Hay un huinche princi- pal, que es la llave que trae todas las anillas, hay otro huinche que es el puntero, que trae la punta de

la red, y un tercer huinche, que es el que trae la cola de la red. Yo soy el encargado de virar todos esos cables para encerrar el pescado. El capitán encierra el pescado y yo trabajo los huinches”.

Luis recuerda como hace sólo un par de décadas las condiciones laborales podían volverse complejas, hasta peligrosas para los miembros de una tripulación, ya sea por el rigor del clima o por el tamaño de los barcos, que en nada se parecían a las grandes, modernas y seguras embarcaciones actuales. “En mis años navegando he pasado por todo, ya que vivimos en el constante sacrificio de ir a buscar pesca para lo que necesite el ser humano y da pena que muchas veces nuestro trabajo no se valora. Además, se sufre mucho en nuestro oficio”. Luis recuerda que años atrás, al iniciar la faena, los huincheros se instalaban en la parte de los mandos donde no había caseta, y cuando la embarcación avanzaba, el mar les pegaba directo dejándolos empapados. Hoy, en cambio, se navega confiado porque los barcos van bien equipados. Sin embargo, reconoce que, a pesar de la tecnología, todavía siente temor y respeto cuando deben enfrentarse a un temporal y este comienza a azotar. Cada marino sabe que debe cuidarse y estar atento, ya que no siempre se alcanza a llegar a puerto, sufriendo naufragios o abandonos. A pesar de los riesgos y momentos difíciles por los que tiene que atravesar cada hombre que hace del mar su trabajo, y tras 37 años navegando, Luis aún ama su profesión. “Descubrí que me había enamorado de esta actividad cuando fui huachimán, porque cuando el barco llegaba a puerto uno estaba a cargo, y ahí podía echarlo a andar, moverlo y eso era lo que me gustaba, navegar, la adrenalina que obtienes cuando hay peces en la red y los paisajes hermosos que ves. Afuera no es sólo mar, hay cosas hermosas, en la noche las estrellas se ven como si estuvieran amontonadas y cerquita”.

Luis es un agradecido de la vida, que le ha enseñado a mantener el control. Del mar, que le ha enseñado a valorar el trabajo, a ver el sacrificio que hizo su madre para sacarlos adelante. A ser puntual y ordenado con todo lo que respecta a su hogar y a no seguir los pasos de su padre. A pesar de que en su juventud le gustaba la fiesta, gracias a Dios y al mar, hace 19 años que no bebe una gota de alcohol. “Mi mamá siempre nos dice que no sabe por qué fuimos pescadores, que quizás se deba a que ella siempre miraba la mar y veía unas sombras blancas bonitas, piensa que era el Señor que le indicaba que nos dedicaríamos a esto porque somos dos los hermanos que trabajamos en la mar. Sí, quizás me hubiese gustado trabajar más en tierra, pero el mar fue mi experiencia y me gustó. El mar me hizo madurar. A ciertos tripulantes no les gusta navegar, pero tienen que hacerlo porque necesitan el trabajo, en cambio a mí me apasiona”. Luis es un hombre al que le gusta todo lo que hace y lo que ha aprendido, porque todo ese conocimiento lo ha adquirido mirando, conociendo buenos contramaestres y capitanes. “Me gustaría salirme en algún momento, porque uno ya está con las clavijas medio oxidadas. Llegaré el día en que me iré con descanso y me quedaré en casa, pero lo haré feliz, porque pienso que aquí estaba mi destino, la mar es mi destino”.



Huinchero

Mauricio Torres

AGUA

“

Quiero cuidarme para seguir haciendo bien mi trabajo, sobre todo porque la pesca me ha entregado lo que tengo”.

Quizás el destino de Mauricio Torres habría sido trabajar en las minas de Schwager, tal como su abuelo, o cumplir con el deseo de su madre, ser médico o dentista, pero este hombre de 54 años reconoce con humildad que no lo hizo “porque fui un flojo”, y a sus 17 años tenía otros planes para sí. Su madre murió cuando él era un adolescente y un amigo de ella, que era cura, y su hermana, sintieron la necesidad de apadrinarlo, inculcándole la idea de que siguiera estudiando. Pero Mauricio deseaba aprovechar su juventud y tomarse un año sabático; ganaría un poco de dinero y luego, al año siguiente, daría su examen para entrar a la universidad. Sus padrinos aceptaron la idea, y al poco tiempo Mario comenzaría a trabajar como huachimán, cuidando barcos. “En ese entonces el sueldo base era como de 49 mil o 60 mil pesos, no recuerdo bien. Salí a trabajar y los primeros 20 días gané como 200 mil pesos, jamás en la vida había tenido tanta plata en los bolsillos, me creía Farkas, y al otro mes seguí igual, gané un tercio más. Al terminar el año me llamó el cura y me preguntó si estaba listo para estudiar, yo soltero en ese entonces, compraba lo que quería con la plata que ganaba porque era todo para mí. Qué iba a querer estudiar. A veces me arrepiento de esa decisión, pero generalmente no, porque lo que no logré para mí, lo he logrado para mis hijos. La mayor es nutricionista, el segundo estudia ingeniería en automatización y el menor, está aún en el colegio”.

Mauricio trabaja como huinchero en el Pesquero de Alta Mar Don Manuel, de Foodcorp. Hoy, recuerda con orgullo y nostalgia el largo camino que ha recorrido en un oficio entretenido, pero complejo. Antiguamente las pesqueras no eran como ahora, los barcos recalaban un viernes, y si había complicaciones climáticas, como viento sur, no zarpaban, entonces los huachimanes permanecían dentro de la embarcación desde el viernes hasta el lunes en la madrugada hasta que el barco zarpaba. “Un día, hacía una guardia temporal en un barco y nos pilló el mal tiempo. Había que cocinar, pero nadie quería y me preguntaron si le pegaba a la cocina, dije que sí, me mandaron a que hiciera una sopa o cualquier cosa y en un rato les preparé un pollo arvejado, quedaron felices y me picaron la guía con que fue-

ra tripulante, que iba a ganar tanto y di el examen”. La primera vez que Mauricio se embarcó salió como pistola, a los que en esos años se les conocía como “15”, porque eran 10 marineros más los oficiales; dos de puente y dos de máquinas, por lo tanto, el número 15, recaía en el pistola. Se inició en el “Loa 14”, pero trabajó en los 12 anteriores, sí, 12, porque el número 13 no existía. Los dueños de los barcos eran italianos y consideraban que el número 13 era mala suerte y simplemente pasaron al número 14. “En el “Loa 14” estaba súper bien, pero antiguamente los capitanes eran amos y señores y justo el capitán donde andaba le decían “Semidiós” como el de la teleserie, porque se hacía lo que él decía. Una vez llegábamos cargados y él se tiró a dormir a dos horas de puerto y había que esperarlo porque él se despertaba como a las 10:30, se bañaba y bajábamos a mediodía, si tú bajabas antes te echaba, porque él era el capitán y mientras él no bajara no bajaba nadie. Andaba con 2 hermanos y como ellos se creían dueños del barco me agarré con uno. El capitán nos llamó a una reunión, y me dijo que me iba a tierra y a su hermano le dio un zarpe de castigo. Me quiso echar de la empresa, pero yo le caía en gracia al jefe de bahía y me puso la fianza”. Desde ese minuto comenzó a moverse por distintos barcos, conversando, haciendo amigos, hasta que uno de ellos le consiguió trabajo hablando con un capitán. Ahí comenzó a navegar y aprender, hasta transformarse en el profesional de hoy, recibiendo su entrenamiento en terreno, con años de constante y abnegado servicio, pero principalmente poniendo su curiosidad en juego y las ganas de hacer un buen trabajo. Mauricio recuerda que era curioso. Si había que subirse a una grúa, él era el primero en ofrecerse, aunque no supiera para qué servía. Recibió retos, pero aprendió, y ahora donde lo designan va confiado porque tiene los conocimientos, lo único que no sabe hacer es bucear. ¿Cuál es la fórmula para ser un buen huinchero? Según Mauricio, tener ganas, así como para ejercer cualquier puesto dentro de un buque pesquero, debes tener deseos de aprender. “Los huincheros son los que manejan los huinches de cala. Un buque tiene red, que va agarrada de unos cables, con esos cables vas dando vuelta y armas una “trolla”. Estos barcos se llaman de cerco porque hacen un cerco, redondo o como

plátano y van con cables, entonces para recuperar esa red tú tiras los cables para regresarla al barco, los huincheros trabajan en eso. En algunos barcos trabaja sólo un huinchero, pero en los barcos más grandes de ahora son 2. Trabaja un huinche puntero y un llave”.

Antiguamente los huincheros trabajaban sin protección, navegando con mal clima, y si los encontraba mal parados, podían salir volando. Ahora no, sus funciones las ejercen con todas las medidas de protección, cubiertos bajo techo evitando de esta forma las inclemencias de la lluvia. A Mauricio le tocó ver olas tremendas, que entraban al pozo de red convirtiéndolo en una verdadera piscina donde los huinches andaban nadando, pero ahora con los reglamentos internacionales ha cambiado la mentalidad de las empresas y de los capitanes, ya que se debe evitar al máximo cualquier tipo de accidente.

Hace unos 25 años había mucho pescado, era llegar y acarrear, como decían los antiguos marinos. Pescaban en una zona donde podían encontrar 80, 100 barcos de distintos tamaños. Mauricio recuerda que estaba con un compañero tirando la red, el capitán salió y les dijo que no pararan porque venía demasiada pesca y podía haber problemas. Quedaban unos 100 metros de red en el agua. “De repente el pescado se clavó, se perdieron todos los corchos, se perdió toda la red y el barco se va... lo que nos salvó es que la mar estaba calmada, como una taza de leche, porque si hubiera habido mal tiempo nosotros nos damos vuelta. El barco se tumbó, el pescado se fue, clavó toda la red para abajo, y se llevó el barco; al final reventó sólo una pata y se rajó la red, se fue el pescado y el barco se devolvió, pero si hubiera estado malo nosotros nos damos vuelta. Nunca me había asustado tanto, anduve como 3 días asustado; si el barco se movía un poco, las pulsaciones se me aceleraban”.

A pesar de las complejas y arriesgadas jornadas laborales, Mauricio es un apasionado y férreo defensor de su trabajo, principalmente por el compañerismo, la libertad con la que puede desarrollar su actividad y las maravillas de la naturaleza que ha podido contemplar. En su quehacer diario Mauricio

ha visto cosas que no tienen precio. Le ha tocado conocer lugares fantásticos, como la isla Juan Fernández, la isla Mocha, el Golfo de Penas, África, Mauritania. Cosas que no se olvidan, como orcas saltando con su ballenato, enseñándoles a cazar a sus crías. Atunes, peces voladores, delfines que los acompañan, corriendo y brincando junto al barco, cosas que mucha gente pagaría, él tiene la fortuna de ver por su trabajo. “Son geniales. Uno que lleva años queda loco. Una vez, estuvimos trabajando a las mil millas, eran las 11 de la noche y recién estaba oscureciendo, parece que estuvieras al lado del sol, que lo estuvieras tocando con la mano, si le cuentas a los compañeros de otros rubros te dicen que les estás ‘embolinando la perdiz’, pero es verdad”.

A pesar de los buenos momentos y de lo afortunado que ha sido, Mauricio piensa en su futuro y de cómo el ser humano debe adaptarse a las nuevas situaciones, sobre todo en un trabajo considerado “pesado”. A sus 58 años ya piensa en su retiro, porque a veces siente que su cuerpo no le responde del todo para estar en cubierta y quizás, en un futuro, debería reemplazar al cocinero. Hace 3 años dejó el cigarro porque se empezó a sentir cansado, le habían detectado cáncer. Siempre fue deportista, pero cuando dejó de fumar tuvo nuevas energías en su cuerpo. “Quiero cuidarme para seguir haciendo bien mi trabajo, sobre todo porque la pesca me ha entregado lo que tengo, mi linda casa, mi vehículo, la carrera de mi hija, estamos pagando la universidad de mi otro hijo, el colegio del menor. No nos comemos un asado todos los fines de semana, pero comparado a otra gente estoy bien, sería un mal agradecido. He logrado muchas cosas, cuando llego a mi casa me paro y miro la casa desde afuera, veo a mi mascota que me sale a saludar, veo el vehículo y digo, no sé cómo logré tener esto, no me di ni cuenta, pero ha sido importante mi mujer, la persona que está conmigo al lado, porque uno solo no creo que lo logre; el ser humano necesita un empujoncito, ya sea tu pareja, un amigo, alguien que te tome las riendas”.



Tripulante Redero

Robinson Espinoza

“

Soy el único redero que está en el barco, los compañeros pueden ayudar a juntar la red, pueden zurcir, pero hacerlo como yo, como un profesional, no”.

Robinson Espinoza es nacido y criado en una de las caletas de pescadores más antiguas de Chile, El Morro, en Talcahuano. Su vida ha estado firmemente ligada al mar, tanto, que la casa de su familia quedaba a pocos metros de la playa, tan cerca que cuando eran niños estuvieron anegados en varias oportunidades debido a violentas tormentas que creaban enormes olas que entraban a su casa y prácticamente tocaban los colchones. Así era antes, dice Robinson, con temporales que duraban un par de semanas. Hoy, a sus 49 años, vive junto a su familia en el sector Las Higueras, pero a tan sólo 5 minutos de su antiguo hogar, así que puede visitar a diario a sus padres y amigos pescadores.

“Mi papá, mis tíos y primos, eran y siguen siendo pescadores artesanales. Fueron pescadores de orilla, recolectores de macha, pero con varillas de eucaliptus. Esos fueron mis inicios también. Mi abuelo salía a los pejerreyes. En esa época ellos andaban solos, en botes a vela, no existía la modernidad de hoy, donde hay ecosondas para ver cardúmenes. Ellos captaban por el olor o la vista cuando el pescado estaba en el agua, yo lo viví porque también lo capturé, sólo no tuve la fortuna de trabajar con mi abuelo porque falleció cuando yo era chiquitito, pero con mi papá sí trabajé. Recuerdo cuando el pescado se varaba; la sardina, las jibias, esos eran momentos de felicidad. También se varaba la merluza, por cantidades. Mi abuelo, mi abuela, mi papá, limpiaban y secaban para tener para el tiempo de invierno, era impresionante. Yo alcancé a ver esas cosas”.

Con 17 años, Robinson se casó, ya no sólo debía pensar en él, sino también en su familia y comprendió que su situación económica tenía que mejorar. Veía que su hogar crecía, tenía dos hijas y el recurso de las machas no le daba para ahorrar, menos pensar en tener cosas para la casa, prácticamente vivía el día a día. Ser redero era una tradición familiar, así que pensó que podría ganar algo de dinero extra con esta actividad. Su padre le comentaba que su abuela hacía redes para la sardina, para el pejerrey y todos los recursos del mar, así que lo llevaba en sus venas. Entró a trabajar por primera vez como redero a la pesquera Iquique- Guanaye. En este lugar empezó a perfeccionarse, aprendiendo todo lo

que necesitaba en las caletas, ya que antiguamente no había fábricas, ni empresas que las realizaran. Pero en esos tiempos eran contratados por 3 o 4 meses mientras duraban las reparaciones de las redes, después eran finiquitados y volvían a ser llamados cuando los necesitaban; “éramos como temporeros, pero en el mar”.

Con el tiempo comprendió que para mantener a su familia necesitaba de más estabilidad. “Con las machas yo vendía mi recurso, pero no podía juntar plata, como redero temporal pasaba lo mismo, pero cuando empecé como redero a bordo me cambió la vida, nos daban anticipo el 15 y a fin de mes nos pagaban el sueldo. Yo siempre he sido ordenado, gracias a Dios no fumo ni tomo, entonces todos mis recursos los destinaba para nuestra casa, cosa que con las machas no podía hacer, me era imposible. Quien me ayudó fue mi capitán actual, Nelson Gutiérrez, él me dio la oportunidad de emprender como tripulante redero. Me dio esa responsabilidad en marzo de 2003, y la he ejecutado hasta el momento bien”.

Hace 17 años que Robinson se desempeña como tripulante redero. Hoy trabaja para la empresa FoodCorp. Cada día es una labor ardua para capturar el cardumen, donde el trabajo en equipo es fundamental. La idea es que la red forme un cerco donde queden encerrados los peces; para esto se utilizan diversos instrumentos, como huinches y llaves de cable de acero, que permiten que la red se junte logrando que todas lo anillas se vayan hasta el costado del barco, concentrando toda la pesca para que los hombres puedan atrincar el pescado. Luego, con una yoma se echan arriba del barco. En algunas acciones las redes se destruyen por un temporal o por mucho peso, ya que según Robinson el pescado tiene tendencia a dañar la red, y es ahí donde debe poner en práctica sus conocimientos para repararla. “Yo tengo todo mi material de reparación a bordo, como mis hilos para coser, y uno lo hace como quien zurce una sábana. Yo ando trayendo material de reparación de la misma red que usamos para sacar los cuerpos, tengo tela fina o cuerpos coleros, que es de lo que se compone una red de tela de cerco. El cuerpo colero es una malla de 6 pulgadas, después pasa una malla de 4 pulgadas y los cuerpos centrales son todos de dos

pulgadas, que es tela más fina. Donde se concentra la pesca es tela más gruesa, que permite aguantar la cantidad de toneladas de peces que tenemos que atrincar, muchas veces con mal tiempo”. En tierra, armar y reparar una red completa como la que se usa arriba de un barco significaría un mes o 45 días de trabajo, pero en el barco, donde la red está armada y reparada, dependerá del daño. Según Robinson, muchas veces el barco zarpa y no sucede nada, otras en cambio, hay rajaduras que deberán ser remendadas. Cuánto demore, dependerá de las condiciones climáticas o la cantidad de peces. Cuando existe el tiempo necesario se puede parchar, pero en otras ocasiones, sólo queda juntar y coser de una manera más superficial, uniendo el daño y colocando marcas de colores con hilo rojo o verde para luego identificar lo que necesite sacar y reparar. “Nosotros apartamos lo que viene dañado, a veces no es para tanto y se arma la red como corresponde, pero uno con la experiencia que tiene, ya sabe si puede reparar o no. A veces el deterioro es demasiado y estamos obligados a venirnos a puerto. En esa oportunidad ya no depende de mí. Además, soy el único redero que está en el barco, los compañeros pueden ayudar a juntar la red, pueden zurcir, pero hacerlo como yo, como un profesional, no”.

El trabajo de Robinson prácticamente no tiene horarios, siempre debe estar listo para el momento que la empresa lo necesite. Si hay que zarpar a las 2, 3 o 5 de la mañana, todo el personal debe estar preparado, tanto en tierra como a bordo. “Uno puede estar almorzando y toca el standby y hay que dejar todo porque hay que ejecutar el trabajo, con viento, lluvia, como sea, hay que hacer el trabajo. Estamos tan acostumbrados que salimos todos, todos saben sus puestos, y cuando no trabajamos, andamos en búsqueda del recurso, cada una hora nos toca y subimos a una guardia arriba del puente, donde va el capitán, el piloto”. El compañerismo dentro de un barco pesquero se ve todo el día, sobre todo cuando hay que ejecutar alguna labor compleja. Nunca se deja a un compañero solo, porque hay que tener precaución, ya que, en ocasiones, por las jornadas tan largas y extenuantes, no alcanzan a descansar bien y pueden dormirse, entonces se les acompaña. Por ejemplo, si un piloto realiza una guardia de 6 horas, un miembro de la tripulación lo apoya reempla-

zándolo durante una hora de esa guardia. La idea es evitar accidentes trabajando en conjunto.

Robinson es un hombre que disfruta de su trabajo, para él no es difícil, pero a ratos puede resultar agotador, ya que debe hacerlo en condiciones que no son las adecuadas, como en violentos temporales, donde físicamente debe exigirse mucho más. “En una oportunidad nos tocó estar 17 días navegando. Nos pilló un temporal de 100 nudos de viento, era un verdadero huracán. De hecho, la empresa nos mandó con un joven para grabar videos para tener registros sobre nuestro trabajo, pero el joven no apareció como en 3 días, era tan malo el viaje que se lo pasó mareado”. Pero no sólo ha sido testigo de cinematográficas tormentas, ha visto toninas, peces voladores y ha descubierto lugares que su padre, en todos sus años como navegante, jamás pudo conocer, como el archipiélago Juan Fernández y la isla Alejandro Selkirk, pero también ha tenido accidentes por inexperiencia en su juventud. “Uno quería hacer las cosas bien y no medía las consecuencias, pero hoy en día es diferente, tengo años de experiencia y me cuido porque tengo en quien pensar, mi esposa, que es una buena señora, mis hijas y nietos, eso me ha ayudado un montón”.

Hoy, Robinson puede decir que disfruta su trabajo y lo toma muy en serio, ya que esta actividad le ha permitido tener un buen pasar junto a su familia, entregar educación y una carrera profesional a sus 2 hijas mayores y espera poder lograrlo con la más pequeña que sueña con estudiar Pediatría. Gracias a su trabajo en la Pesca Industrial compró su casa, un buen vehículo y ha podido ahorrar para que sus hijas tengan un buen pasar y un buen recuerdo de él. “Yo soy feliz, me encanta mi trabajo y trato de enseñarle a mis compañeros para que aprendan lo que yo sé. No soy egoísta, porque yo aprendí sin que nadie me dijera, mi papá que era contramaestre no me enseñó ni a hacer el nudo de los zapatos, pero yo sí trato de enseñarles a mis compañeros, para que cuando yo no esté les quede de recuerdo”.



Corchero

Rodrigo Godoy

“

Ser corchero es un trabajo físico que no es para cualquier persona, porque es un trabajo de cardio. Puedes estar en función 30 o 40 minutos, dependiendo de la cantidad de red que tenga un barco”.

Rodrigo Godoy tiene 58 años. Hace 30 que está felizmente casado y viviendo junto a su mujer en la comuna de Hualpén, Región del Biobío. Pero en su niñez, vivió en San Vicente, localidad que durante los '70 y '80 fue un puerto artesanal. Mientras estudiaba en el colegio y su padre trabajaba en Correos y Telégrafos, su abuela era la gran matriarca de una fábrica donde se faenaba pescado para ahumarlo. Allí, su abuela, tíos, su padre y el mismo Rodrigo en su tiempo libre, mantenían funcionando el negocio familiar. No, no eran pescadores, pero trabajaban comprando pescado por docenas, hasta 200 docenas de jurel o sierra adquirían de los pescadores artesanales. "Yo ayudaba en el negocio de mi abuelita, íbamos a buscar el pescado con mi tío en una camioneta y luego íbamos a la playa. Buscábamos los cientos de docenas de pescada, la que trabajábamos principalmente el fin de semana. Ese recurso se distribuía en cajas de madera, cada una contenía 60 pescados, y se entregaba con etiquetas en bolsas plásticas, listas para ser enviadas a Santiago, Chillán y Talca. Ganaba algunas monedas que mi abuelita me daba. Tendría 11 o 12 años". Rodrigo, junto a sus parientes, buscaban el pescado y luego lo llevaban a su casa para filetearlo. Recuerda que este se compraba entero, lo ponían en canastos y lo transportaban en carreta o en una camioneta que se arrendaba. Más tarde era depositado en un mesón de la casa y lo empezaban a filetear. Se le sacaba las vísceras, pero se le dejaba la cabeza, para luego ponerlo en varillas y ser ahumado en hornos, los cuales eran encendidos con una camionada de aserrín que se compraba cada 15 días. "Mi abuela podría haber sido una pionera de la pesca, pero no se le ocurrió, no tenía visión, porque antes se vivía el día, podrían haber tenido lanchas o haber sido otra cosa, pero se quedaron ahí".

Tras el fallecimiento de su abuela, la madre de Rodrigo tomó sobre sus hombros el negocio familiar; continuaban trabajando todos, menos los hermanos menores, pero la pujante y lucrativa actividad comenzó a decaer. Mientras esto sucedía, Rodrigo terminó el colegio a los 17 años y a los 19 finalizó sus estudios de técnico en refrigeración industrial en Inacap, realizando su práctica profesional en la empresa pesquera San Miguel. Lamentablemente cerraron la planta de congelados, y tras casi un año trabajando, debió regresar a su casa. Su madre, percatándose de que comenzaba el boom de la

Pesca Industrial, le preguntó si le gustaría ser pescador. La idea le pareció interesante, comenzando los trámites para dar la prueba para ser tripulante. "Un amigo me llevó a la pesquera Camanchaca, eran barcos pequeños en ese entonces. Ya había sacado mi carnet de tripulante. Primero empecé como pistola, que es una suerte de aprendiz o estudiante en práctica, esto se hacía a pesar de que tú sabías trabajar, pero te exigían la previa y ahí estuve 2 meses. Luego comenzamos con los reemplazos. Para eso tenías que andar en todos los barcos y esperar en tierra por si faltaba un tripulante al cual reemplazar, ya sea plomero, corchero, huinchero, menos de cocinero porque había personal especial para aquello, pero si faltaba un tripulante de cubierta, ahí tenías que estar". En aquellos años era usual que un tripulante hiciera de todo en una embarcación, trabajar en los plomos, en la tela, en los corchos. El corcho es aquel elemento con el que se mantiene la red a flote y hace que los peces se mantengan dentro de ella, además, junto a los plomos, evita que esta se vaya a pique. Mientras que el corchero es la persona encargada de ordenar los corchos y la tela a medida que la red va subiendo. "Sube corcho, tela, plomo y las anillas, y hay que acomodarlo para volver a tirar la red al agua, se repite hasta que se hace la cuota de pescado y nos venimos para la casa". El capitán o el contramaestre recurrían a sus hombres de confianza para trabajar exclusivamente en los huinches, pero cuando faltaba personal podían ser llamados si tenían un buen desempeño laboral, de esta forma los nuevos se iban puliendo, ya que pasaban por todos los puestos del barco. "Cuando ya me quedé fijo en un barco, trabajé en los plomos y en los corchos. Ahora, no es llegar y subirse a un barco y comenzar a trabajar en los corchos, porque tiene su técnica y, como me empecé a pulir, los capitanes me pedían, y me especialicé en los corchos. Ser corchero es un trabajo físico que no es para cualquier persona, no cualquiera se sube a un barco a trabajar, porque es un trabajo de cardio. Puedes estar en función 30 o 40 minutos dependiendo de la cantidad de red que tenga un barco. Se necesita mucha fuerza física, por eso la mayoría de las personas que trabajamos en la mar somos de contextura gruesa. Hay que tener fuerza física, pero sobre todo técnica".

La jornada de trabajo de Rodrigo es variada. Puede comenzar a trabajar a las 4 de la madrugada o a las 12 del día. En ocasiones, no se puede nave-

gar porque hay temporal y deben esperar a que pase, pero un día normal el equipo de trabajo debe levantarse de madrugada. Mientras el capitán les pide que estén listos para trabajar, los huincheros se van a la proa y el resto debe estar atento a las indicaciones. Entre las 6 o 7 de la mañana se hace el lance, se va la red al agua y los corcheros deben ponerse el buzo de trabajo. Echamos la red, agarramos los corchos y los empezamos a ordenar, al principio despacito, y luego no paramos hasta 30 o 40 minutos. Dependiendo de la cantidad de peces se puede repetir 4 o 6 veces al día”, cuenta Rodrigo en referencia a una práctica que hace años evolucionó, gracias a que con las nuevas tecnologías es posible pescar en función de la demanda de producción, lo que permite planificar mucho mejor los turnos.

Durante sus 35 años arriba de un barco, Rodrigo ha experimentado en carne propia la evolución tecnológica de la pesca, pasando del ecosonda de papel a los modernos equipos electrónicos actuales. “Antes, los equipos eran en blanco y negro, con una bolita al centro del sonar que sonaba y marcaba la ubicación del cardumen, el que podía estar a 300 metros. Ahora es en color y podemos detectar los cardúmenes a 2 mil metros. Antiguamente, los que eran más pillos, pescaban al ojo, veían donde estaban los pescados, pero hoy, si no tienes tecnología, pasas por arriba y ni los ves”. A pesar de estudiar refrigeración industrial, en esos años el sistema de congelación en los barcos recién estaba comenzando, por lo que nunca intentó cambiar de actividad. Además, antes se privilegiaba la cantidad de pesca, más que la calidad, ya que todo se destinaba a harina de pescado. “Como corchero ganabas más por acarrear pescado en el barco que lo que habría ganado en tierra, ganaba por las toneladas que sacábamos, las cuales debíamos llevar a la planta, ya que no había sistema de refrigerado en los barcos. En esos años se ganaba bien, ya que era un verdadero boom”.

Una de las cosas más difíciles de la actividad pesquera eran sus largas jornadas laborales. Si bien, las zonas de pesca no se encontraban lejos, apenas a 6 o 4 horas de la costa, el problema era la cantidad de días que trabajaban, pasando más en el mar que en sus casas, ya que llegaban a puerto, estaban 4 horas, o lo que demoraba la descarga, y regresaban a la pesca, así durante 6 meses con-

tinuos. “Pasadito la mitad de mi carrera comencamos a salir afuera de las 200 millas, pero ya había más tecnología, teníamos televisión, se podía llevar videos, incluso ahora los barcos tienen internet, cable, puedes ver partidos. Antes se echaba de menos a la familia, me perdí los mejores momentos de mis niños, cumpleaños, fiestas, graduaciones en las que no estuve, pero había que hacerlo por ellos, pero a la vez, me arrepiento, pienso para qué me saqué tanto la mugre, de qué sirvió hacer una casa grande, lo hice pensando que los niños estarían con nosotros, pero estamos solos”. Rodrigo habla con nostalgia, ya que este año su hija mayor, la cual vive en España, cumplió 30 años, mientras el menor habría cumplido 29, pero él falleció cuando se encontraba en plena navegación. A veces, los hombres de mar deben vivir situaciones familiares complejas. “Mi niño era un cabro bueno, salió del Salesiano con promedio 6,4, luego se enamoró. Entró a la universidad a estudiar arquitectura, en ese lapso peleó con su polola, y nunca más fue el mismo, se le vino el mundo encima, no terminó su carrera, se tomó un año sabático y luego entró a ingeniería en construcción. Ahí empezó el drama. Yo andaba en ‘El Corsario’, de Camanchaca, el capitán Maldonado me dice que llamaron de la flota, me preguntó si tenía algún familiar enfermo y que debía hacer un transbordo porque algo pasó en mi casa. Mi instinto me decía que había algo raro. Traté de comunicarme a mi casa y me contestó una prima, pedí que me dijera la verdad, y ahí me contó que había perdido a mi hijo. Fue como una tonelada de tierra que me cayó encima, y me fui a negro”. Fue la experiencia más dura que Rodrigo y su familia han vivido. Luego de 10 meses con licencia se animó a volver a trabajar, con el apoyo de la empresa y de sus compañeros. De a poco su ánimo comenzó a volver, a tirar para arriba nuevamente. Si bien esta experiencia lo cambió, volviéndolo más duro, valora todo lo que ha conseguido con sus años de trabajo en Camanchaca; su familia, su casa, la estabilidad. “Ahora estoy joven, no sé cuándo jubilarme, pero sé que me jubilaré bien, quizás cuando me empiecen los dolores diré hasta aquí no más, pero todavía me queda cuerpo, soy joven, todavía la estoy dando”.



AGUA

5.







AGUA





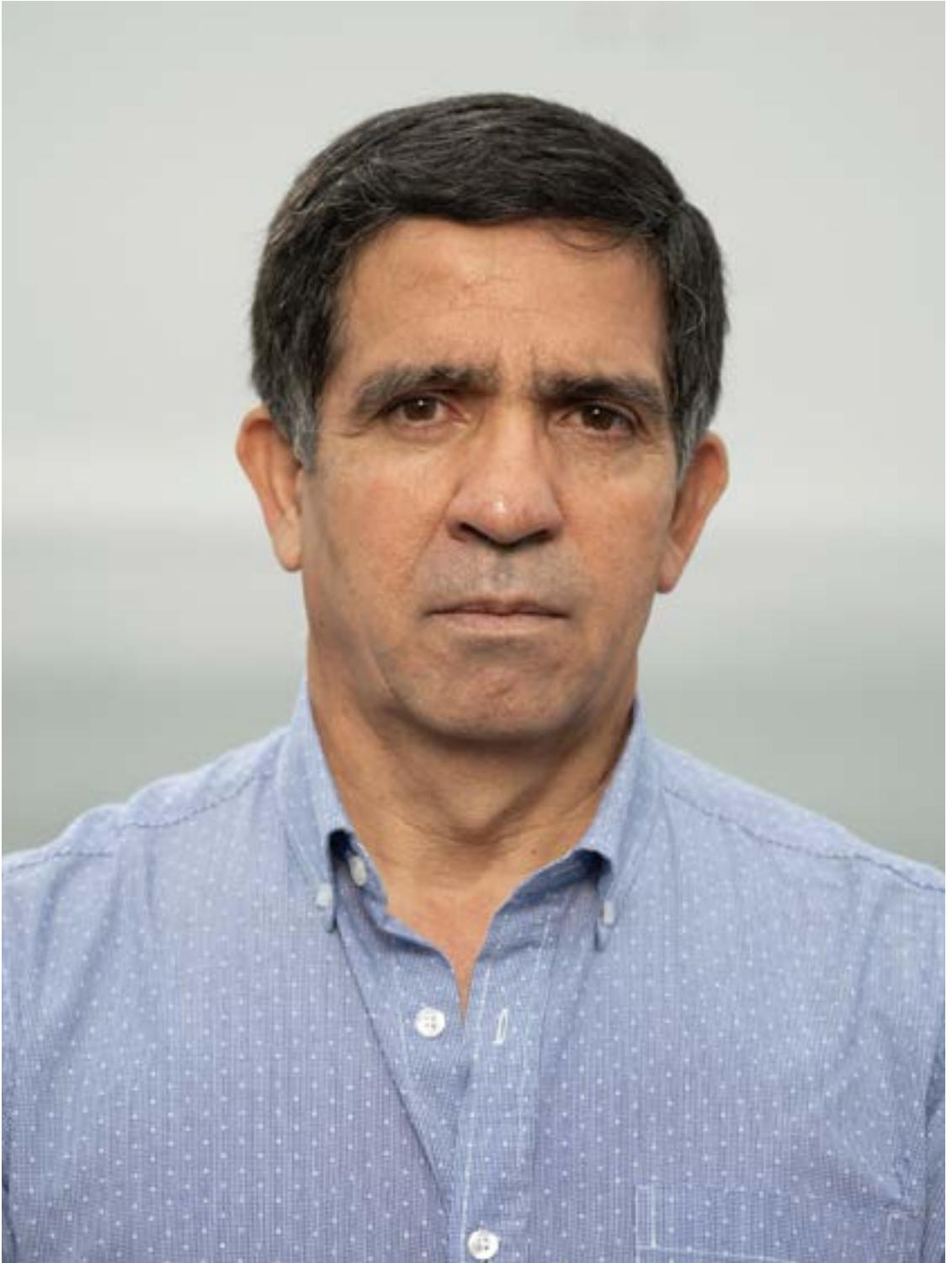












Kuky

Luis Montecino

“

Si en cualquier restaurante el interior de una cocina es adrenalina pura, navegando la tensión llega a su máxima expresión”.

Luis Montecino tiene 61 años, 35 de ellos ha estado felizmente casado y de ese matrimonio nacieron 4 hijos, tres profesionales y el menor, quien egresó del colegio hace un año. De madre dueña de casa y padre ex funcionario de la Armada, soñaba con convertirse en militar, pero como suele suceder, el destino diría otra cosa. Con apenas 21 años, dejó su casa en Hualpén para trabajar en una panadería tras terminar su servicio militar. Y es que a veces suceden eventos inesperados y para Luis un encuentro casual con un amigo de la infancia cambiaría su vida para siempre. “Resulta que los papás de un conocido tenían panadería en Concepción, la panadería Santa Amelia. Un día mi amigo me vio y me dijo, ¿qué estás haciendo? No estoy haciendo nada, respondí. ¿Sabes pintar? Bueno, cualquiera desparrama pintura, le dije. Me comentó que querían pintar la panadería y si me atrevía”. Como Luis se encontraba sin trabajo, accedió a pesar de no tener experiencia. Con esmero pintó la casa de sus patrones y la panadería por dentro y por fuera. Gracias a su profesionalismo consiguió trabajo en la fábrica, pero jamás imaginó que terminaría convertido en maestro panadero haciendo con sus manos pan, dulces y pan de pascua. Luis trabajó en este lugar durante una década, tras esto enfrentaría un cambio de rumbo radical que involucraría hacer algo para lo cual tenía nula experiencia, o eso era lo que creía. “En el ‘91 me salí

de la panadería y me pegué el salto a la pesca por un amigo de mi papá que era parte de un club de rayuela en la población donde vivía. Había un caballero que iba al club, era patrón de pesca, capitán de barco. Cuando llegaba al club traía pescados para los viejitos y siempre hablaban de que se notaba que ganaba mucha plata. Como mi papá tenía hijos, le dijo que postuláramos para ser tripulantes y que sacáramos la matrícula. Nosotros teníamos conocidos en los remolcadores, así que me conseguí las pruebas. Estudiamos con mi hermano y nos presentamos juntos a dar exámenes. Saqué 98 de 100 y mi hermano 96 de 100, fuimos bien preparados, sacamos buenos puntajes”.

Luego de retirarse de la panadería, Luis no tardó mucho en encontrar trabajo. Sus ojos esta vez apuntarían hacia el puerto y, aprovechando los contactos de un hermano, consiguió un cupo en una embarcación. Esa misma noche Luis estuvo arriba del “Ulises 1”, un barco sardinero. Se embarcó por 3 días y al cuarto ya estaba contratado. Ahí estuvo trabajando por 3 años y medio, hasta que un día, al llegar a puerto, el capitán de su embarcación a quien todos conocían como “Capitán Cuervo” se acercó a él para conversar. El motivo de la charla fue simple, conocer las expectativas que Luis tenía en relación a la pesca. “Me dice que yo ya había aprendido a navegar que, si miraba para el lado,

había puros viejos y cabros jóvenes, que en el barco los viejos venían a morir como tripulantes y que los cabros llegaban para aprender, pero que yo ya había aprendido, sugiriendo que me cambiara a barcos más modernos o “biónicos”, como les decíamos, que estaba perdiendo plata, y tenía razón”. No le fue difícil a Luis conseguir un nuevo trabajo y, a poco andar, se encontraba embarcado en un barco “biónico” de la pesquera Timonel. En este lugar trabajaría cerca de 5 años desempeñándose no sólo como cocinero, sino también como plomero de la embarcación.

Antiguamente el cocinero era autodidacta. Hoy es una pieza fundamental dentro del equipo de trabajo, unos verdaderos chefs, los cuales se capacitan en talleres o cursos que las mismas empresas pesqueras contratan para ellos. Aprovechando sus años de experiencia como panadero, Luis diariamente amasa su propio pan. Los domingos o jueves, es el turno de las empanadas. Mientras que, en octubre, pasada la veda de la merluza común, se luce con su pan de pascua. “Cuando me embarqué la primera vez sólo sabía hacer pan, le dije al capitán que no sabía cocinar, pero el cocinero que había se quedó enredado por ahí y me dijo, ¿cómo es que no sabes cocinar? No, le respondí. Pero ¿sabes trabajar en cubierta? No, le contesté, estoy aprendiendo. ¡Ya pol me respondió, así como estás

aprendiendo en cubierta, así mismo vas a aprender a cocinar y me dijo que nadie me iba a molestar, que si alguien me decía algo le avisara”. Luego de este voto de confianza, Luis se puso manos a la obra y lo supo aprovechar. Para comenzar, tuvo que aprender a cocinar e invirtió prácticamente todo lo que ganaba saliendo a comer a restaurantes y mercados junto a su señora. En estos sitios pedía platos que luego degustaba, mientras observaba con detalle sus preparaciones. De a poco comenzó a escribir y hacer recetas cada vez más elaboradas, ya que uno de los requisitos y preguntas que surgían al presentarse a trabajar en los barcos pesqueros era cuántos platos sabía hacer. “En el ‘Ulises’ sabía lo básico, no creo que conociera más de 6 o 7 platos, porotos, arroz, cazuela, algún pescadito, con eso me salvaba, pero ahora uno se pone un poquito más finito, le pongo verduras, crema, hago una salsa, más gourmet porque uno ha ido cambiando, se ha preparado. No tengo una especialidad definida, pero yo hacía chupe de guatita tradicional, hasta que unos tripulantes nortinos me comentaron que en sus tierras se hacía el picante de guatita, ellos me enseñaron y queda espectacular, en el barco es un boom. Lo cocino en una olla grande y no queda nada y eso que lo hago para 20 personas”.

Todos los días Luis se levanta muy temprano, se ducha, se afeita y a trabajar. Debe limpiar su cocina y

una vez que tiene todo claro empezar a preparar un contundente desayuno para la tripulación. La mayoría de las veces las delicias que esperan al equipo son fruta picada con yogur, cereales, leche, chocolate, café, té, su buen Barros Luco o sándwich caliente, ya que los tripulantes gastan mucha energía y necesitan de estas calorías para las exigentes labores diarias. El trabajo es tan pesado que muchas veces pasan días y noches en faenas, prácticamente no existe descanso para traer la pesca en los días requeridos. En esos momentos las jornadas terminan alrededor de las 10 de la noche, para comenzar a las 8 de la mañana, ya que se trabaja por temporada. No son las mismas condiciones en invierno o en verano, ya que la merluza tiende a bajar de día por la luz solar, en cambio, cuando llega la noche, sube del fondo, por lo que las redes no trabajan sacando pescado. “Como la gente trabaja hartito, las comidas son contundentes. Desayuno tipo 7 de la mañana, a partir de las 11 estoy listo para servir el almuerzo. A las 15:30, la once, y a las 19 horas la cena. No puede faltar nadie, ya que está la orden de hacer rancho, de hacer colación, no se me queda ningún tripulante enredado o lo salgo a buscar. Si un tripulante me dice que no va a tomar once, me avisa, entonces yo sé que voy a tener uno menos y no lo voy a estar esperando”.

Si en cualquier restaurante el interior de una coci-

na es adrenalina pura, navegando la tensión llega a su máxima expresión. Muchas veces el clima se convierte en un invitado malcriado, levantando el mar y donde la lluvia y el viento pueden jugar malas pasadas al cocinero, como a sus comensales. “El clima hoy en día ha variado hartito, ya no es como antes, usted puede tener mal tiempo en verano y en invierno, se levanta la mar, hay viento y los barcos se escoran para el lado, muchas veces tenemos zonas donde va calado o la red está en el agua y la zona está con marea atravesada, entonces el barco golpeado cae de un lado y al otro, por eso las mesas están equipadas con manteles de goma, así los platos no se resbalan y las cocinas están equipadas con unos separadores. Si está muy malo, las ollas tienen unos fierritos que la llevan encasillada”. A la mayoría de las personas el informe climático les sirve para saber si saldrán con abrigo o si usarán paraguas. Luis en cambio, observa las condiciones ambientales para saber qué cocinar, ya que, si hay lluvia o temporal, no podrá hacer cazuela ni caldos, sino platos secos que no sean un problema para él ni el personal. “En algunas fechas importantes se hacen comidas especiales, como la primera o última comida del año, también para Semana Santa, ya que la gente de mar somos bien creyentes, entonces se respeta. El 18 de septiembre, en cambio, no embarcamos porque somos un barco de arrastre que saca merluza y en esa fecha no se navega,

ya que estamos en veda reproductiva y se respeta. En agosto quedamos todos sin pega y nos vamos con feriado. Mientras que Navidad y Año Nuevo, la empresa no trabaja”.

Desde el año 2005 que Luis se desempeña como cocinero y forma parte de la tripulación del pesquero Bonn, de PacificBlu. Se reconoce feliz y no puede negar que gracias a este trabajo ha logrado la estabilidad financiera que tanto había anhelado. Quizás por lo único que habría dejado la cocina es por el tiempo que no se le dedica a la familia, al ser un trabajo en extremo demandante, donde se puede navegar 24/7. Lo anterior, ha traído como consecuencia la falta de recambio. “Nosotros nos damos cuenta. La gente que sale a reemplazar es adulta. No están los jóvenes que se veía antes, donde uno subía y eran puros cabritos. Además, se ha atacado tanto el rubro, hay tantas organizaciones que están tirando malas vibras a la Pesca Industrial, que los mismos cabros se dan cuenta y no quieren trabajar en algo que es medio incierto y considerado rubro pesado, entonces ellos prefieren trabajar un poquito menos y ganar hartito en otra cosa. Uno está las 24 horas trabajando mientras dura la navegación, luego estás en puerto 24 horas y de ahí para dentro otra vez, entonces, quién está a cargo de la familia, la señora de uno”. Luis se considera un afortunado, sabe que puede trabajar en su pasión gracias a la

fantástica mujer que tiene a su lado y también, por los sueldos que la Pesca Industrial paga, y que permiten, por ejemplo, tener a su señora a cargo de la casa, a diferencia de lo que ocurre en la mayoría de los hogares chilenos, donde ambos padres deben sostener el hogar. “Mi señora se ha hecho cargo y le agradezco mucho, todo ha sido en base al esfuerzo de ella, de la preocupación que ha tenido, su trabajo ha sido fundamental. Lo que me llena más es que con mi trabajo pude comprar un departamento, un vehículo para movilizarme, tenemos un estándar de vida que no es un lujo, pero no paso sobresaltos y todo lo que no tuve de joven se lo dejaremos como herencia a los hijos, para que no pasen penurias como pasó uno. Ese es el patrimonio que he logrado gracias a la Pesca Industrial. Aquí lo he logrado todo”.















CORONEL





Fuego

Fuego

Operadora Autopacker
Operadora Corte Empaque
Operador Salsas
Mecánico de Sellado
Descoladora
Fileteadora
Operador Cocedor Prensa

























Operadora Autopacker
Aída Espina

“

Estas mujeres, me incluyo, sienten que sirven para algo, que son tomadas en cuenta, hay un bienestar personal de poder trabajar, porque acá es una zona harto machista, entonces, es un espacio de independencia”.

Aída Espina se da la última mirada de rigor frente al espejo antes de salir de su casa rumbo al trabajo. Hace casi 20 años que es operadora de autopacker en la empresa Orizon. Aída ha vivido en Lota gran parte de sus 52 años, con excepción de aquella época de juventud cuando recién salida del liceo viajó hasta la capital para cumplir su sueño, estudiar técnico paramédico. Era 1988 y el país estaba cambiando, al igual que su vida. En Santiago estudió y trabajó por casi 7 años, sin embargo, la nostalgia se apoderó de ella y aunque le fascinaba trabajar cuidando adultos mayores en hogares de ancianos, el sentimiento de estar lejos de la familia fue mucho más fuerte que su sueño y en 1994 decidió retornar. A su regreso encontró trabajo en un laboratorio, pero con el cierre de las minas de carbón el año 2001, los negocios ya no rentaban, el laboratorio dejó de funcionar, quedando cesante, como muchas mujeres de la zona. Dos años antes, el padre de Aída había muerto, por lo que encontrar trabajo resultaba urgente. No obstante, por la situación económica, todos los empleos estaban fuera de Lota. Aída se encontró frente a una encrucijada, por una parte, necesitaba emplearse con urgencia, pero no quería dejar sola a su madre, ni tampoco deseaba quedarse encerrada en su casa. Fue ahí cuando un grupo de amigas le hizo una invitación que le daría un giro a su vida, buscar trabajo en lo que antiguamente era

la pesquera San José. “Cuando era niña mi papá trabajaba en la mina, era minero, y mi mamá dueña de casa, así que tenía más cercanía a ese mundo que a la pesca. Mi padre nos contaba que era un trabajo riesgoso, sacrificado, tanto, que se despedía de nosotros cada vez que iba a la mina porque no sabía si volvería. Entonces para mí la pesca era sólo el pescado frito de los domingos o cuando íbamos a la playa. Más allá de eso, no sabía que hubiera pesqueras hasta que llegué ahí”.

El 2003, Aída se animó a dejar currículum en la pesquera, al igual que un grupo de mujeres de Lota que esperaba con ansias comenzar a trabajar. Su suerte sería tal, que ese mismo día quedaría contratada. En un principio sentía miedo, consideraba que a sus 33 años ya estaba “viejita” para comenzar desde cero. Temerosa se inició en un oficio que le fue difícil porque le era desconocido. Suponía que en una planta se hacía harina de pescado, pero nunca imaginó el fantástico mundo que encontraría dentro. A poco andar se fue enamorando, le pareció novedoso y entretenido. Pensaba que, tal vez, no era mucho lo que ganaría, pero tenía el beneficio de estar cerca de su familia. “Para partir nos hicieron entrar a una sala donde estaba el empaque manual. Lo que yo tenía que hacer era tomar los trozos de jurel y echarlos en el tarro. Cuando partí estaba colocando los pescados, de a dos o de a tres, según lo que

cupiera, pero no miraba lo que estaba haciendo y tenía el tarro al revés; el jefe se acercó y me enseñó cómo hacerlo. Nos habían hecho inducción, pero lo básico, más que nada seguridad, cómo cuidarnos, que no tuviéramos accidentes”. Aída pasó de ser una tímida operaria a una eficiente trabajadora, sin embargo, su seguridad estaba a punto de ponerse a prueba. Luego de 3 años de labores, los rumores de que instalarían máquinas para empaclar se hicieron realidad. Aída imaginó que quedaría sin trabajo al ser reemplazada por una máquina, pero al iniciar el proceso de modernización fueron seleccionadas 8 trabajadoras del grupo de empaque manual, Aída, estaba entre ellas. Desde ese momento nunca más ha salido del autopacker.

La jornada laboral de Aída puede dividirse entre turnos de día o de noche. Al llegar, marca su ingreso, se saca la ropa de calle y se viste con las prendas que la empresa le facilita, ropa de trabajo color blanco. Como todos los días llega a revisar su área de labores y se preocupa de que todo esté funcionando en la línea. Al instalarse enciende su máquina, y como es de costumbre, espera que sus compañeras coloquen el jurel para que ella pueda empaclarlo. A simple vista la operativa parece sencilla, pero requiere de su absoluta concentración, ya que cualquier error significaría una pérdida de tiempo y dinero. “Todo se hace con movimiento de

botones. Yo no tengo contacto físico con la máquina, la cual empacla más o menos de 85 a 90 tarros por minuto. Manualmente yo hacía 25 tarros en el mismo tiempo y quedaba pasada a pescado porque nos embetunábamos todas. El pescado pasa por varios procesos. Inicia crudo, luego lo empacla en la máquina y pasa al proceso del cocedor, donde estará unos 20 o 30 minutos. Se cocina en la lata con un sistema a vapor y después va donde le dosifican el líquido. Sigue al tapado, codificado, más tarde al autoclave para matar todas las bacterias que pueda tener y luego continúa al etiquetado, donde puede salir al comercio listo para ser comido”. Antiguamente el proceso que describe Aída era prácticamente igual, sólo que se realizaba de manera manual. Pasaban los tarros con jurel a través de una cinta hasta el cocedor y se esperaba a que el pescado se cocinara, mientras tanto era recibido por trabajadores que se preocupaban de que el producto llegara a término en las mejores condiciones. Con los años, esta operativa fue cambiando y ya no fue necesario que los tarros pasen por las manos del operario. Gracias a la instalación del nuevo y moderno sistema de máquinas, se evitaban accidentes por descuido, cansancio o exceso de confianza.

A diferencia de otras áreas de la cadena productiva, en el autopacker la presencia femenina es

arrolladora. Ellas son las dueñas y responsables del buen funcionamiento de su área de trabajo. No sólo no hay hombres en su sección, sino que cuentan con la absoluta confianza del supervisor, quien las define como meticulosas y más observadoras, al parecer, características que las han convertido en pieza clave del engranaje de la planta conservera. “Nos sentimos bien porque nos toman en cuenta, no es un escenario donde se necesite un hombre, porque somos capaces de manejar una máquina. Yo me siento alagada de que mi jefe confíe en mí, porque soy responsable de lo que hago y lo hago casi igual a como lo haría un hombre, con la diferencia de que yo la mecánica la manejo así no más, pero le hago empeño y hago funcionar mi máquina cuando la necesito. Hay que estar atentas en el trabajo para hacer bien la pega, uno no puede andar pajaroneando porque si uno se equivoca en una cosa queda la crema. Quizás lo más difícil al comienzo fue agarrar el ritmo de las compañeras, pero al rato estábamos a la par, igual hacíamos competencias con el otro turno. Nuestros apodosos eran “Las Pirañas”, porque nos comíamos las cosas en un ratito. El otro turno eran las “Las Barracudas”, porque eran más lentas, como ese pescado que es grande y lento. Ahora sólo somos turno A y turno B”.

Para las mujeres de la Región del Biobío, la Pesca Industrial es fundamental en sus vidas, no sólo les

proporciona trabajo y la posibilidad de llevar un ingreso a su hogar, sino que se ha convertido en un área de crecimiento y valoración personal. “Estas mujeres, me incluyo, sienten que sirven para algo, que son tomadas en cuenta, hay un bienestar personal de poder trabajar, porque acá es una zona harto machista, entonces, es un espacio de independencia, porque sin estudios las personas no miran más allá y ellas se sienten realizadas con esto. En mi caso, estoy enamorada de mi trabajo, yo no le encuentro nada malo, por algo me quedé. Me enamoró la forma de trabajar, que te dejen funcionar, nunca nadie me ha molestado. Me encanta cómo anda la máquina, antes no sabía que una máquina pudiera empacar un pescado. Hasta aprendí de mecánica con los chiquillos. Cuando estoy en apuros lo soluciono sola, si se sueltan las cucharas, uno tiene su llave y lo arregla, cosas simples, lo más difícil es el corte, pero eso lo hace el mecánico”.

Aída es una apasionada de su trabajo. Si bien tuvo un inicio temeroso, ya que su experiencia laboral era completamente ajena, con el paso de los años se ha convertido en una profesional y gracias a su esfuerzo ha podido concretar proyectos que en otro lugar le habrían sido imposibles, como ayudar económicamente a su madre y hermanos y, en su caso, cumplir sus anhelados sueños. “Pude conocer mi país, tener un auto, una casa, pero lo más lindo

es que pude ayudar a mis sobrinos a que sacaran sus carreras. Ahora me queda el más chico que tiene 14 años. Estoy ahorrando platita para cuando le toque estudiar. En ese sentido me siento realizada, amo mucho a mi familia y como no tengo descendencia, me dediqué a apoyarla, porque las cosas no han sido fáciles para ellos, pero ahí he estado yo. El 2019 fue difícil porque perdimos a nuestra madre por el cáncer. Se me fue a los 75 años, tenía mucho más por vivir, pero Dios quiso otra cosa. El trabajo fue complejo, había que cuidarla porque estaba hospitalizada. Prácticamente no dormía, trabajaba de noche e iba a cuidarla hasta que llegaba mi hermana. En Orizon fueron muy humanitarios, si yo tenía que salir, salía, no me hicieron problemas para cuidarla en sus últimos días. Es que la empresa es la segunda casa de uno, me siento bien acá y trabajando con mis compañeras. Es gratificante cuando nos dicen que nos fue bien. Mi proyecto es terminar mi vida laboral acá a los 60 años y luego salir a todas partes, disfrutar mi vejez”.



























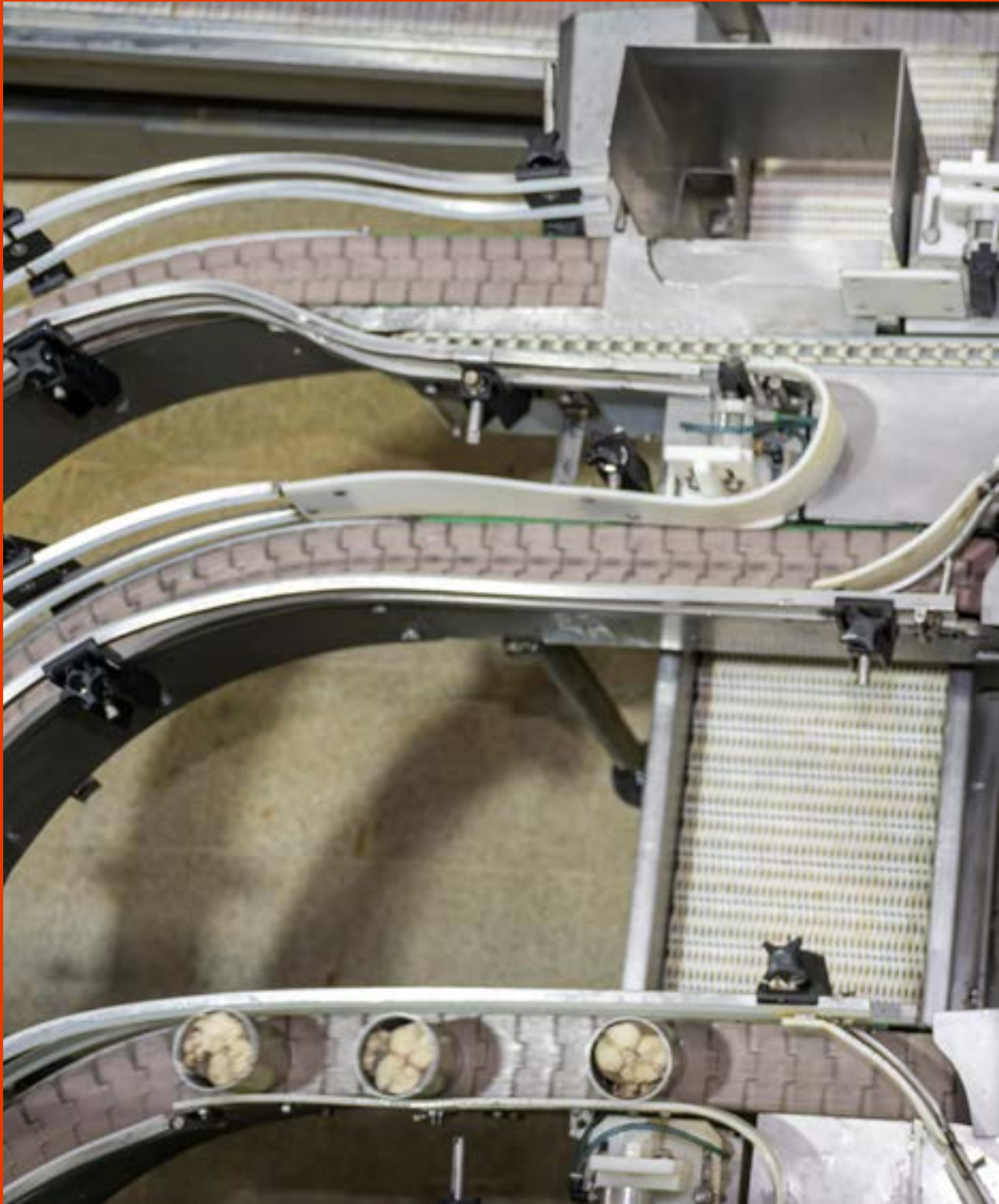
















Operadora Corte Empaque
Luisa Poblete

“

Me agrada el no tener que sentirme menos o superior, vestimos todas iguales, a cara lavada, sin maquillaje, no ves a alguien que es mejor o peor que tú, somos nosotras y eso es bonito”.

Cuando Luisa era tan sólo una niña y vivía junto a su familia en Lota, poco o nada sabía de pesca, ni menos del arduo trabajo que significaban las faenas pesqueras. Su madre, profesora, y su padre, ingeniero en minas de Enacar, se habían asegurado de que sus 11 hijos tuvieran una vida llena de privilegios. Dentro de esta burbuja, Luisa jamás imaginó las carencias que atravesaban a diario los pobladores de la zona costera de la Región del Biobío y que, en un futuro, ella tendría que experimentar. Su vida, o como la recuerda, era un verdadero cuento de hadas, donde su patio de juegos era el Parque de Lota y el Club Social, el lugar donde practicaba natación y tenis. Pero antes de cumplir la mayoría de edad se encontraría de frente con la pobreza y todo por amor. “Los papás tienen una imagen del deber ser, de con quién te vas a quedar y yo me casé a los 20 años con el “indeseado”. Me quedé con el hijo de una nana que mi mamá había tenido cuando era más joven. Yo no tuve un círculo muy amplio de amistades, entonces me presentaron a este joven que era totalmente lo contrario a mí, porque fui criada en un ambiente evangélico, muy correctito y me enamoré hasta el día de hoy”. Desobedeciendo el sentido común y llevándole la contra a su madre, se casó, lo que significó que por años no habló con sus padres. Ni siquiera cuando todas las desgracias que su madre le había pronosticado se cumplieron. Conoció de cerca el hambre, pero su orgullo le impidió acudir a su familia. En cambio, luchó con su marido para salir juntos de la pobreza. Luisa se convirtió en dueña de casa. Construyó su hogar en una pieza con baño compartido. Con el tiempo nacerían sus 3 hijos, a los que atendía prácticamente sola, ya que su marido se ausentaba de casa por 15 o 20 días por ser soldador en Coronel. Luisa debía arreglárselas con una pequeña cantidad de dinero que él le dejaba. Con esa plata debía pagar luz, agua, gas y alimentar a sus hijos. “De pronto te sientas en la cama y piensas, ¿así va a ser mi vida? ¿Esto es lo que le daré a mis hijos? Justo una de mis hermanas tenía un problema muy grande en su matrimonio

y le dije que saliera a trabajar. Ella nunca lo había hecho, tenía una muy buena situación económica, a diferencia de mí. Fuimos a tirar currículum a las pesqueras y nos llamaron, pero a mí no me querían dejar porque no iba a durar más de dos días. Llamaron a un jefe, me preguntó por qué quería trabajar si yo no era de pesquera. Fui muy cargante porque lo necesitaba y me dieron la oportunidad”.

Luisa comenzó empackando, es decir, poniendo a mano los pescados en los tarros de conserva, lo que significaba 12 a 14 horas de labor. Para poder trabajar y dejar su hogar, se apoyó en su hija mayor, la que cuidaba a sus hermanos pequeños. Su primer año de trabajo se lo pasó corriendo a su casa en su hora de colación, ya que quedaba cerca. “Les daba de comer a mis hijos, los vestía, los iba a dejar al colegio y me iba nuevamente a trabajar. Así que me las arreglé con mis hijos hasta que les coloqué un furgón que me los llevaba al colegio”.

Todos los días camino al trabajo, Luisa veía un hermoso edificio en construcción. A poco andar, ella y sus compañeras supieron que se trataba de una nueva pesquera y entregaron currículum esperando ser llamadas. “Cuando llegué a Camanchaca fue para mí el paraíso, era una empresa hermosa, me llamaba la atención su higiene y las comodidades. Pensé que iba a empackar, pero justo me quedé en un sector pequeño que se llamaba ‘Control de Peso’, es decir, te preocupas de que los tarros de pescado tengan el peso exacto. Como soy bien mandona, me dejaron a cargo de ese pedacito de área y de mis compañeras”. Al poco tiempo de su ingreso, la metodología de trabajo cambió, exigiéndoles metas a las trabajadoras de empaque manual. Desde ese minuto, su sueldo sería proporcional a la cantidad de tarros que hiciera. Luisa estaba comenzando a construir su casa y pensó que esta nueva metodología le venía como anillo al dedo, ya que necesitaba aumentar sus ingresos. Se dijo a sí misma que era capaz y ambiciosa, que podía hacer muchos tarros si le daban la oportunidad, pero se

negaron porque ocupaba un papel fundamental en su zona de trabajo. “Tuve que ir a gerencia, me dijeron que si hacía 12 tarros en un minuto quedaba. Acepté el desafío, hice 13 y quedé. En ese tiempo el grupo de trabajo era tan bueno, que nos hacíamos 25 o 26 tarros por minuto, 30 o 35 tarros de pescado con salsa de tomate por minuto, menos de un segundo por tarro. Todas queríamos ganar platita y los tarros eran tu plata”. La competencia y rapidez con la que trabajaban para incrementar sus sueldos comenzó a pasarles la cuenta. “Te apurabas para hacer más tarros y te estresabas. Terminábamos con las manos adoloridas, mucha gente se enfermó porque terminó con tendinitis, otras se retiraron porque no daban más. Yo creo que fue por eso que se eliminó y pasamos a un sistema de bono a la línea que hiciera más tarritos, pero tampoco duró mucho ya que empezaron los comentarios: ‘yo hice tanto y tú no trabajas’, ‘yo hice más que tú, por qué ganas lo mismo’. Ahora ganamos todas parejo, y de acuerdo a la cantidad de cajas que hacemos, ganamos un bono”. Muchas veces Luisa y sus compañeras vivieron situaciones de impotencia, rabia por tantas horas de trabajo, donde no siempre una mujer podía expresar libremente sus deseos en relación a sus jornadas o área laboral. Ante estas situaciones, y a pesar de ser tímida, Luisa comenzó a sacar la voz por sus compañeras. “Yo tengo una pareja que me respalda, pero tengo compañeras que no tienen a nadie, son jefas de hogar que dependen de este sueldo y es un trabajo tan sacrificado. Me gustaría que valorizaran el esfuerzo que nosotras hacemos por la familia, porque somos mamás y dejamos mucho tiempo de lado a nuestros hijos y su educación viene de parte nuestra. Hoy en día el hombre está más presente, pero somos nosotras las que educamos y corregimos”.

Luisa siente que todo su esfuerzo y el de sus compañeras tiene una recompensa tanto para ella como para la comunidad de Coronel y Lota, localidades que han mejorado su situación socioeconómica gracias a las empresas pesqueras que generan tra-

bajo en la comunidad. Antes de las pesqueras había mucha pobreza en la zona. Existían hornos donde se juntaba toda la población para cocer el pan, las vecinas iban a lavaderos y se hacían ollas comunes. Hoy en día no, la pesca ha mejorado la calidad de vida de la gente. En el caso de Luisa, ha logrado que su hija mayor sea trabajadora social, la otra estudia Educación Diferencial, y su hijo menor será fonoaudiólogo. Todo lo ha conseguido gracias a que trabaja en Camanchaca. “Este trabajo te da tiempo para pensar, meditar tu día a día, proyectarte y conocer historias. Yo soy bien para adentro para mis cosas, pero soy buena para escuchar a mis compañeras y aconsejar. Escucho historias que se asemejan a la mía, de pronto teniendo tan diferente crianza, pero hemos llegado a lo mismo. Cuando estamos juntas, no hay un nivel socioeconómico, somos todas iguales, hacemos todas el mismo trabajo y nos esforzamos por cumplir una meta. Algunas quieren hacer sus casas, educar a sus hijos, otras están ahí por la necesidad de comer, pero todas tenemos un proyecto, todas vamos por un fin. Me agrada el no tener que sentirme menos o superior, vestimos todas iguales, a cara lavada, sin maquillaje, no ves a alguien que es mejor o peor que tú, somos nosotras y eso es bonito”.



Operador de Salsas

Óscar Hernández

“

Soy como un pastelero que hace sus pasteles y le quedan ricos y se los compran porque los hace con cariño, entonces pienso en todo lo que hacemos, quizás en qué países andarán los productos que hago. Me da orgullo mi trabajo”.

Óscar Hernández está a punto de cumplir 60 años y en todo este tiempo nunca ha abandonado su tierra natal, Tomé. Hoy continúa viviendo en un tranquilo cerro junto a su mujer, sus hijos y sus 6 nietos. Pertenece a un clan familiar ligado a las labores pesqueras, sin embargo, su descendencia decidió tomar un camino distinto. Su hijo mayor trabaja en construcción, su hija es dueña de casa y el pequeño, “el conchito”, aún estudia en el colegio. Cuando Óscar piensa en su infancia se conmueve al recordar a su madre, que ejerció de papá y mamá. A su padre lo tuvo junto a él hasta los 10 años. Como fue el menor de los hermanos nunca tuvo claridad sobre la causa de muerte de su padre, sólo escuchó que había sido por el vino y las condiciones laborales en las que trabajaba, ya que calentaba los hornos en una panadería que en esos tiempos eran de ladrillos. Al morir, su madre tuvo que comenzar a trabajar, haciendo comida para distintas empresas pesqueras. Así juntaba algo de dinero para sostener a su familia. “Mi mamá fue una de las fundadoras de la pesquera Camanchaca en Tomé, pero ella ya no está, murió hace unos años. Trabajaba en la cocina, en los descolados. Cuando ella se inició todo era muy rústico, le íbamos a dejar la comida a los trabajadores; después empezaron a hacer comidas en una ramada que hacían los mismos trabajadores, como no había comedores, ellos hacían unos fondos todos negros. Así comenzó la conserva, de una manera muy artesanal, cortando con cuchillo el pescado y poniéndolo en los tarros. Todo eso lo viví yo”.

Óscar es el único de los hermanos Hernández que queda en Camanchaca. Uno murió y los demás han entrado en años, haciendo difícil su trabajo en la planta al ser esta una actividad muy desgastante. “Yo merodeaba por los terrenos de Camanchaca. Al principio iba a ayudar a mi mamá, ya que antiguamente era todo abierto para los hijos de los trabajadores, no como ahora que hay portero. Yo iba a esperar a la fábrica cuando estaba bien chiquitito”. Óscar era sólo un adolescente cuando comenzó, con autorización de su madre, a trabajar en la planta. Se inició en el langostino, luego en el jurel, más tarde en el salmón, siendo uno de los iniciadores de este producto y se reconoce como un experto.

Para lograr sus conocimientos debieron pasar años de arduo aprendizaje donde no existían las actuales condiciones de trabajo. “Antes teníamos que trabajar casi con la ropa de uno en las cámaras. Ahora tienen buenos buzos, uno antes tenía que entrar y colocar caleta de cajas, así para arriba, muertos de frío. La primera tirada era tiritando, después entrabas en calor, pero salíamos con las pestañas blanquitas, hasta la pechera salía congeladita, pero al rato al cuerpo le daba calor. Así eran las primeras medidas a las cámaras”.

Óscar lleva décadas trabajando como operador. Durante estos años ha sido fiel testigo de su historia conservera y de cómo transitó de unos rústicos carros de trabajo a las modernas máquinas con las que hoy se produce. “Yo me inicié en la conserva haciendo la salsa que es todo lo que se le pone al tarro. Fui el primero en hacer esto. Antes era todo precario, si hasta con una tetera le hacíamos el relleno. Las señoras empezaban cortando con cuchillo a la medida del tarro los jureles, así lo envasaban y yo al ladito, porque trabajábamos todos unidos, no como ahora, todo moderno, si hay lavadoras de tarro y todo”.

Las jornadas de trabajo de Óscar pueden comenzar muy temprano por la mañana o ya cayendo la noche, pero en general son ciclos que pueden extenderse hasta por 10 horas. Siempre es el primero en llegar, por seguridad y para solucionar algún inconveniente. Revisa y procede a comunicar si encuentra algún desperfecto. Su trabajo comienza con las máquinas, chequea si las válvulas están cerradas, dando de a poco el vapor porque es un peligro. Luego debe saber qué salmuera corresponde hervir y prepararla con calma. “Empiezo diluyendo la salsa que viene lista, su consistencia es como una masa y viene al interior de una bolsa térmica dentro de unos tambores amarillos. Yo la disuelvo y la tengo que dejar como un ketchup para que entre bien en el tarro; no la puedo dejar muy gruesa porque no debe quedar sólo por encima, tiene que atravesar el contenido. La idea es dejar esta masa con una consistencia más delgada, porque si usted la trabaja y mete los dedos se siente como una pulpa, es como amasar una pasta, a la que luego se le

agrega como una goma, un chuño que se le pone de aditivo para que se aglutine el agua con la salsa y esta no se separe. Trabajamos el tarro de jurel al natural, es decir, sólo con salmuera, aunque se le ha ido quitando la sal. Usted puede probarla y trae casi nada porque el pescado ya viene con sal del mar. También hacemos pedidos especiales para los hipertensos o diabéticos, con pura agua”.

Como cada día Óscar se dirige hasta la planta donde realiza su trabajo en completa soledad. El espacio donde produce se conoce como “sala de salsa”, existiendo 2 niveles. Óscar se desempeña en el nivel 2, mientras un par de compañeros lo hacen en el nivel 1. “Trabajamos apegaditos a lo que el jefe pide. Si dice que haga natural, yo hago natural. Si hay que hacer salsa, tenemos salsa. Algunas veces hacemos salsa hasta con ají, pero esos son pedidos especiales”. Aunque Óscar trabaja principalmente en solitario, reconoce que con los años cada uno de los trabajadores de la planta se ha transformado en su familia y aunque no todos pueden ser amigos sí hay compañerismo. Con algo de melancolía recuerda sus inicios en Camanchaca, cómo sus colegas parecían extranjeros en un país ajeno, pero con el tiempo fueron creando una fuerte conexión hasta transformarse en buenos compañeros. En la actualidad tienen pocas instancias para convivir, se ven y se conversa poco, principalmente porque su trabajo lo realiza en soledad. “La mayoría de los trabajadores somos eventuales, a plazo fijo, se termina el trabajo y nos volvemos a encontrar cuando se inicia la nueva temporada”. A Óscar no le molestan estos periodos de descanso, con su señora instalaron un almacén donde venden diversos productos que les permiten mantenerse en los periodos de cese de labores. “Cuando vuelvo a trabajar son mínimo 8 meses de pega. Comenzamos haciendo mantención de los equipos, repasamos los ductos o tubos donde pasa el producto. Lo que más me gusta es cuando hay harto trabajo, unas 5 mil o 6 mil cajas; cuando se hace poco, el día se vuelve largo y me enferma eso, no avanzan las horas y se empiezan a echar a perder las máquinas, ahora son pocos los días de esos donde se pasan rabias”. Aunque Óscar pueda pasar rabias, se siente feliz trabajando en Camanchaca porque sus inicios laborales están en la pes-

quera y son años de mutua lealtad. Siempre ha sido su empresa y aunque lo han llamado de otros trabajos él ha preferido continuar en este lugar, seguir un par de años más hasta que su salud se lo permita, porque siente amor por la empresa que lo ha visto envejecer. “Soy como un pastelero que hace sus pasteles y le quedan ricos y se los compran porque los hace con cariño, entonces pienso en todo lo que hacemos, quizás en qué países andarán los productos que hago, me da orgullo mi trabajo. Por eso todos los días me despierto contento, habiendo pesca, uno es feliz”. Óscar siente orgullo de lo que ha conseguido. Una casa propia, que le permite ya no gastar en arriendos. Regalarles unos terrenos a sus hijos y así ayudarlos mientras arman sus casas. Construir un pequeño negocio que atiende su señora y al cual le están haciendo mejoras para el futuro. Lo único que le queda, es terminar de darle educación a su hijo menor y que cumpla su sueño, ser gendarme o carabiniere, aún no lo decide, pero Óscar sabe que estará con su hijo, guiándolo para que construya la vida que él merece.



Mecánico de Sellado

Jaime Villagrán

“

Lo más grande que me ha entregado mi pega
es conocimiento y mi magnífico equipo
y compañeros de trabajo”.

Jaime Villagrán tiene 35 años, es casado y padre de dos hijos, un niño de 7 años y una joven de 18. Cada mañana se despide de su mujer, toma su auto y maneja hacia su trabajo. Desde hace una década labora en la empresa pesquera Orizon como mecánico tapador. Mientras conduce por las calles de Coronel no puede evitar recordar su niñez. Como muchas familias de la zona, sus abuelos estaban ligados al carbón y su padre al rubro pesquero, como operador de descarga en planta de harina.

Jaime estudió en el Liceo Industrial Federico Schwager, donde se especializó en electricidad. En aquellos años, el centro educativo comenzó con un nuevo programa que permitía a sus alumnos realizar prácticas profesionales durante dos días de la semana en diferentes empresas de la zona, con el fin de conocer el rubro y trabajar a temprana edad. “A los 17 años llegué a la empresa Moly-Cop, hice la práctica y quedé contratado. Siendo muy joven ya contaba con un sueldo, ganaba 97 mil pesos, lo que para mí era mucha plata ya que aún vivía con mis papás. Pero tuve un feo accidente con corriente y decidí salir de la empresa. El gerente me comentó que en la pesquera San José necesitaban un mecánico y que había una posibilidad de trabajo. Era un rubro diferente, pero me gustó la idea porque desde niño siempre anduve armando y desarmando cosas y como me gustan los desafíos, acepté”. A su padre no le gustó mucho la idea, ya que consideraba que el rubro pesquero era difícil, pero con el tiempo lo apoyó. “Llegué al área mecánica con un poco de inseguridad, pero mis maestros fueron súper empáticos, siempre dispuestos a enseñar”.

Cada semana Jaime comienza su trabajo a eso de las 7 de la mañana y realiza turnos en modalidad dos por uno, es decir, dos semanas de día, por una semana de noche. Al llegar a su área de trabajo debe vestirse siguiendo una rigurosa normativa, ya que hace poco la empresa consiguió la categoría A+, certificación otorgada por la BRC (British Retail Consortium), entidad que propone protocolos de calidad y seguridad de los productos que se comercializan. “Creo que somos la única pesquera a nivel nacional en el rango más alto de exportación. Ahora podemos ingresar directo a la Comunidad Económica Europea, ya que tenemos un prestigio,

un plus súper alto”. Esta nueva condición ha significado modificaciones en el uso de herramientas y vestimenta. Antiguamente se usaba el clásico overol azul; hoy usa un buzo ignífugo, traje que no puede incendiarse ni quemarse. Este overol es rojo y negro, siendo los colores reconocibles para el área de mantención consumo humano. Además de utilizar casco, fonos, protector visual, mascarilla y zapatos de seguridad. Hoy, por la contingencia del Covid-19, la empresa adoptó varias medidas como el metro de distancia, existiendo lavamanos y alcohol gel para los trabajadores en todas las áreas de la planta. “Hay mucha preocupación. Por ejemplo, si yo voy de un área a otra dentro de la empresa, no puedo mezclar herramientas, ya que puede existir contaminación cruzada”.

La labor que cumple Jaime es específica y compleja, ya que está a cargo de la mantención y regulaciones preventivas de la tapadora, pero ¿qué es una tapadora? Cuando el pescado cocido se encuentra dentro de su tarro, pasa a una dosificadora, máquina que saca todo el aire que pueda tener el envase, luego se rellena con salmuera o salsa de tomate. Terminado este proceso pasa a la máquina tapadora, que es la que le coloca la tapa y sella el tarro. Esta actividad la realizan 7 máquinas que son reguladas de forma manual, realizándose control de sello cada 40 o 50 minutos. “Nosotros nos manejamos en un rango, si hay una medida que sale del parámetro, automáticamente hay que parar la línea porque hay un error, y esto se hace para evitar que el tarro entre así al autoclave y salga a consumo humano, ya que podría lastimar gravemente a una persona. Entonces, si ves un tarro donde el sello está golpeado o tiene un poco de óxido no hay que comprarlo, ya que sufrió un impacto y puede tener una perforación, eso significa que podría haberle entrado aire y contaminado. En resumen, yo controlo el correcto sellado de los tarros”.

Quizás una de las cosas más complejas de su trabajo es que, al ser también mecánico, debe velar por el correcto funcionamiento de las distintas plantas, es decir, supervisar desde que llega el barco con el pescado, pasando por la descarga, derivación a congelados y nuevos productos, como filetes, albóndigas, etc., ya que, al existir pocos mecánicos, los que hay deben moverse por todas las áreas.

“Uno se lo pasa todo el día corriendo, una vez puse el cuenta kilómetros y caminé casi 20 kilómetros en un puro turno. Lo que pasa es que la empresa es enorme. Por ejemplo, si estás en congelados y te llaman de conservas porque falló una tapadora, te puedes demorar 10 minutos caminando sólo para llegar, y cada parada de equipo significa tiempo y dinero. Lo más complejo es cuando falla una pieza y no están los repuestos, ahí debes inventar una solución porque las plantas no pueden parar. Lo bueno es que cuando éramos San José, los tiempos eran súper marcados, no nos podíamos demorar mucho y andábamos con cronómetro en mano, entonces eso me sirvió para pensar rápido y buscar la solución”.

Mientras Jaime camina por las distintas áreas de la planta supervisando cada sector, se encuentra con alguien muy familiar, su padre, quien también es funcionario de Orizon. Se saludan cariñosamente, pero rápido, ambos saben que el tiempo es oro. Estos encuentros son recurrentes, en los casilleros, en el casino o caminando por ahí; cuando esto sucede, Jaime recuerda su infancia con nostalgia. “Mi viejo tiene 56 años, es mi ejemplo a seguir, es súper inteligente, una biblia caminando, sabe de todo, es muy sociable. Recuerdo que cuando era chico nos llevaban para conocer el lugar donde trabajaba tu papá. Mi viejo me llevaba y recorríamos la planta completa, me mostraba todos sus equipos, todo donde se desempeñaba. Era muy entretenido, y lo gracioso es que conocí o me conocieron muchas personas que actualmente se desempeñan en la planta de consumo humano. Hoy esas personas son mis compañeros y trabajo con ellos. Sí, algunos de cariño todavía me ven como ese chiquitito que andaba dando vueltas por la planta, pero gracias a eso tengo mucha confianza con los operadores”. Confianza es la palabra clave en la función que Jaime cumple, ya que hay que tener cuidado porque en el área han tenido accidentes debido a que las máquinas son complejas, de ahí que en prevención de riesgos deban respetar las 3 P, ‘Pare, Piense y Prevenga’. “Yo trabajo con todos los operadores y siempre les digo que si se les para la máquina, antes de hacer cualquier cosa, antes de meterle la mano, deben comunicarse con nosotros, porque puede ocurrir cualquier tontera y se puede accidentar”.

Si bien en sus inicios sintió algo rutinario su trabajo, de a poco se fue enamorando al ir la planta automatizándose y llegando nuevos equipos, ya que como mecánico disfruta de resolver problemas y nuevos desafíos. “Yo siempre he querido aprender más. En verano tomaba cursos de hidráulica y automatización en la universidad, entonces cuando llegan equipos nuevos disfruto las charlas de inducción de las personas que instalan los equipos. Te dicen cómo funcionan y vas aprendiendo en el camino. Algunas veces me he encontrado con dificultades como con las tapaduras. Por ejemplo, tú quieres regular un sello, pero tenemos 3 distribuidores y cada uno tiene diferentes medidas de tarro, entonces a veces no dan los sellos y, aunque uno tiene años en las máquinas, igual se te ‘va en colle-ra’. Ahí lo que hago es que me voy a dar una vuelta al muelle, respiro un poco y vuelvo con alguna idea para resolver el problema”.

Después de 18 años trabajando en San José y luego en Orizon, Jaime sólo tiene una queja, quizás ha dejado de lado a su familia en favor del trabajo. Muchas veces ha llegado reventado a su casa, cayendo como un bulto en su sillón preferido. Es en esos momentos cuando con tristeza debe escuchar a sus hijos decirle que pasa más tiempo en la planta que en su casa. “Al final, lo que yo le reclamaba a mi papá, que llegaba a puro dormir a la casa, me está rebotando a mí, me está pasando lo mismo, lo bueno es que ahora implementarán de nuevo los turnos de 8 horas y eso me cambiará la vida, ya que podré estar más tiempo en mi casa junto a mi familia”. Para el futuro, sueña con seguir estudiando y sacar otra carrera, algo que le permita perfeccionarse en el área de automatización y continuar su trabajo con mayor capacitación. “Lo más grande que me ha entregado mi pega es conocimiento y mi magnífico equipo y compañeros de trabajo, con los que he ido consolidando confianzas en el transcurso de estos años. Soy un ser sociable, al que le gusta hablar con la gente. Las viejitas me cuentan sus problemas, me gusta eso, conversar con todos y generar intimidación con el operador, porque así él tiene más cuidado con su equipo y cuando te llama y te explica la falla, te facilita tu trabajo”.



























Descoladora

Elena Fuentes

“

En la mayoría de las plantas son casi puras mujeres, mujeres que criaron a sus hijos solas, madres solteras, otras que están casadas, pero igual necesitan. A ellas las veo empoderadas”.

Elena Fuentes es de aquellas mujeres que no se olvidan. Con 47 años y una fuerte personalidad ha construido con empuje su vida y la de sus 4 hijos. Nacida en Tomé, es el último miembro de una familia dedicada al rubro pesquero. Su padre fue contra maestre en uno de los barcos de la empresa pesquera Camanchaca, llamado "Antares". Su hermano fue tripulante, su hermana trabajó en el área de conservas y empaque de langostinos, mientras que su madre fue descoladora. Durante su jornada laboral diurna dejaba a sus hijos al cuidado de otra persona; mientras que en los turnos nocturnos ellos debían cuidarse solos, ya que su marido había fallecido como consecuencia de un accidente laboral. Elena, tenía apenas 17 años. En aquella época soñaba con ser médico, pero por los problemas económicos por los que atravesaba la familia, debió conseguir trabajo en una planta conservera, al igual que su madre y hermana. "Cuando falleció mi papá, mi mamá estuvo bien mal, éramos 6 hermanos y se le hizo difícil. Yo me puse a pololear, quedé embarazada y me casé. Duramos 5 años, éramos cabros, él era muy frescolín y yo muy pava. No estaba en mis planes entrar a trabajar, pero la situación no estaba bien, mi marido era medio flojo y los chiquillos necesitan cosas que no les podíamos dar. Me separé y me fui de la casa, mi mamá me dijo que si me iba no regresara, y como soy media soberbia para mis cosas, no volví".

Elena trabajó en el langostino hasta que este entró en veda. Luego en Talcahuano trabajó en el salmón. Fue una época difícil y repitió la historia de su madre. Dejaba su casa de madrugada porque entraba a las siete de la mañana dejando a sus hijos solos, hasta que llegaba la persona que los cuidaba y por las noches quedaban solos. Su hijo mayor fue su puntal. Con apenas 14 años cuidaba de sus hermanos, les cambiaba los pañales y les daba de comer. Al comenzar a trabajar, Elena era una joven de 19 años. Sin experiencia laboral, la realidad no fue lo que imaginaba, tanto, que estuvo a punto de tirar todo su sacrificio por la borda. "Cuando entré a trabajar a Camanchaca la gente era bien pesada, las señoras de edad te trataban con empujones, porque tú eras cabrita. Quería puro tirar la toalla, irme para mi casa, pero me decía que no podía por mis hijos y me quedé. Al final me gustó el trabajo, después los compañeros se adaptaron y nos llevamos bien. En esos tiempos se trabajaba con la pesca cruda y cocida. El langostino crudo lo descolábamos con hielo, la infraestructura era rudimentaria, se andaba con carretilla, se trabajaba en mesas, las colas las ponían en unas placas. Ahora es todo distinto, vi crecer a la empresa y la construcción de una moderna planta equipada para el crustáceo".

Cada mañana Elena comienza su jornada laboral a las 8:30. Antes marca el reloj y procede a vestir-

se siguiendo todas las normas de seguridad y aseo establecidas; ropa blanca, mascarillas, botas, cofia, guantes, pechera amarilla, capa de nylon y luego se dirige hacia su puesto de trabajo. “Lo único que ocupamos del langostino es la cola, lo lavamos y lo echamos en una bandeja y así estamos hasta la hora de colación, para volver a descolar. Así todos los días”. En la planta las operarias son prácticamente mujeres. Hoy sólo queda un trabajador varón de los cinco descoladores que existían, así que son ellas, la fuerza femenina, el motor de la empresa. Descolar no es una tarea fácil, las trabajadoras deben realizar su trabajo de pie y con una manguera lavan el producto. “Han entrado niñas nuevas, duran 2 o 3 días, porque es sacrificado; la sala debe estar a una temperatura adecuada para que el producto conserve su calidad”.

Con los años, y a pesar de haber tenido un inicio complejo, su lugar de trabajo se ha convertido en su familia, ya que comparte con sus compañeras de labores más que con sus propios hijos. “Nosotros trabajamos de lunes a sábado, entonces el puro día domingo es el que queda para la familia. Los chiquillos están grandes, ellos salen a pololear y me quedo sola”. Elena no se queja, sabe que gracias a todos estos años de trabajo pudo sacar adelante a sus niños, comprarles sus cosas, darles educación, y que cumplieran con su sueño, postular a Gendar-

mería de Chile. Sin este trabajo, sus hijos habrían tenido que laborar en cualquier cosa. Pero se propuso hacer todo lo posible para que sus hijos tuvieran una vida diferente. “Cuando trabajaba de noche llegaba a mi casa, hacía el almuerzo, los chiquillos lloraban, no podía dormir, iba a trabajar cansada. No quería que mis hijos pasaran por eso, quería que fueran más que yo, que cumplieran su sueño de ser gendarmes”.

A poco andar, Elena pudo canalizar un anhelo que la ha movilizado desde siempre, ayudar a sus colegas, uniéndose a uno de los sindicatos de la empresa. En esos años, a los tripulantes se les ocurrió crear un sindicato, pero les hacía falta gente y el lugar indicado para encontrar nuevos miembros fue la planta de langostinos. “Comencé como delegada de mis compañeras. Ya había un presidente, un tesorero y un secretario, eran los que llevaban la batuta; no sé qué pasó, hubo elecciones y quedé como presidenta, llevo 5 años. Siempre fui parada en la hilacha, nunca dejé que me pisotearan, cuando recién entré sipo, ahí se aprovecharon de mi nobleza, pero luego ya no”.

Elena debió aprender e interiorizarse sobre un mundo que la apasionaba, pero que no conocía. A poco andar, se convirtió en consejera zonal de pesca y vicepresidente de una federación que agrupa a todos

los sindicatos del borde costero desde Lota hasta Tomé. Dentro de sus labores está viajar a Valparaíso y Santiago representando a todos esos hombres y mujeres que viven del mar. “Tenemos que velar por todas las pesquerías, no sólo las del crustáceo, también la del jurel, la merluza, todo lo de la Región del Biobío. Hay mucha gente que trabaja; en la mayoría de las plantas son casi puras mujeres, mujeres que criaron a sus hijos solas, madres solteras, otras que están casadas, pero igual necesitan. A ellas las veo empoderadas, la mayoría son descoladoras y ganan más que los hombres que son auxiliares. Tenemos un sueldo mayor porque hacemos nuestro sueldo, producimos más, tenemos la habilidad en las manos, ya que no se puede traer máquinas para que se procese el langostino”.

Siendo Elena una mujer dirigente ha tenido grandes enfrentamientos con hombres que por años han estado acostumbrados a ser la voz en la toma de decisiones. “En el Consejo Zonal de Pesca somos pocas mujeres, la mayoría son hombres, capitanes de barco, motoristas, tripulantes. La primera vez que me presenté a una reunión había como 5 mujeres y los demás eran puros hombres. Había una mujer dirigente, ella dijo algo y ellos empezaron a leerse en doble sentido, yo salté, levanto la mano y les dije que, si ellos querían leerse, ningún problema, pero se suponía que a esta reunión venimos por algo se-

rio y si es para leerse, leamos todos”. Ninguno de los presentes imaginó que una mujer pudiera hablar fuerte, sin amedrentarse ante la presencia masculina. Ahora todos la respetan. Pero fue un camino de aprendizaje, ya que en sus inicios no tenía experiencia, era una “tabula rasa”. Tuvo que interiorizarse de sus temas, de sus peleas; debió leer, para poder estar a la altura y defender su opinión con contenido. Muchas veces, a estos hombres, esa actitud no les pareció, pero con el tiempo logró su respeto y hacer amigos entre artesanales e industriales. “Como que les dolió un poquito el ego, de ser superiores a uno y que una pollita llegara a revolotearles el gallinero. Igual nos ha tocado perder, con la Ley de la Jibia tuvimos harta pelea, llevé a mis compañeras y ahí metida junto con los hombres llevando neumáticos, corriendo, mi mamá me quería puro colgar y mis hijos decían que si iba a la cárcel no dirían que yo era su mamá. Pero conseguimos beneficios para los trabajadores, aunque no rechazar la ley”.

Elena ha alcanzado sus objetivos siendo una trabajadora de Camanchaca. Durante estos años han sido muchos los sacrificios, pero no se arrepiente de pertenecer a esta numerosa familia. Su mayor logro ha sido el camino recorrido y llegar a ser dirigente, que sus compañeras la respeten, tener una buena relación con la empresa, a pesar de dar batallas apasionadas por conseguir beneficios para los tra-

bajadores. “Puedo decir que esta Elena es distinta a la que llegó a la planta. Antes, si pasaba un auto por encima de mí, yo dejaba que pasara, ahora no; me di hartos porrazos hasta que aprendí, no he cambiado mi forma de ser, nunca he querido tener otro puesto. No recibo sueldo por ser dirigente, yo trabajo a la par con mis compañeras, sólo cuando tengo que salir a reuniones me hacen un porcentaje de lo que hago semanalmente, como si estuviera trabajando, pero no tengo ninguna regalía aparte de las que tenemos todas, y eso me hace sentir bien. En el futuro me veo haciendo otras cosas. Trabajo en una feria gastronómica donde hago empanadas, pastel de choclo, humitas, cazuela, soy un 7 para la cocina y repostería. Me gustaría tener un puesto de cocina y seguir ayudando a los bomberos, a los abuelitos, en eso me lo llevo y soy feliz. Es una emoción sentir que puedes ayudar, nunca espero recompensa, lo hago porque me nace, me gusta”.





FOIEGO



































Fileteadora

María Isabel González

“

Las mujeres aquí somos las que mandamos,
somos mayoría y los sueldos no son malos,
siendo parejos también para los hombres
que trabajan acá”.

Cuando María Isabel González era tan sólo una niña soñaba con estudiar Medicina y ser una doctora. Sin embargo, las apreturas económicas de una familia humilde del puerto de Talcahuano fueron aterrizando sus fantasías infantiles. Con una madre dueña de casa y el sueldo de un padre panadero, su familia poco podía hacer para darle educación superior a cada uno de sus 8 hijos. Y al salir de la escuela, el futuro de María Isabel parecía incierto. Un día vio un aviso en el diario en que buscaban una cajera para una tienda de chocolates artesanales en el centro de Concepción; se presentó y fue contratada de inmediato. Cuando comenzó a trabajar estaba casada, su marido era chofer y trasladaba trabajadores de una empresa. Con el tiempo la fábrica de chocolates quebró y quedó sin trabajo como cajera. Si bien, como familia podían sostenerse con un sólo ingreso, al cabo de un tiempo su matrimonio tuvo problemas, vivieron altos y bajos y con urgencia debían mejorar el ingreso familiar. “Un día pasé por fuera de la calle Gran Bretaña y vi a todas esas señoras con toca y uniforme blanco trabajando y pensé que me iba a arriesgar, hice un currículum y lo fui a dejar. Me llamaron para una entrevista el año 2000, me la hizo don Enrique Araneda, me preguntó si yo había trabajado en otra pesquera y le dije que no. Él me comentó que ahí se trabajaba con cuchillos y le respondí que tendría que aprender no más. Gracias a Dios me dio la oportunidad de conocer un oficio que es muy bonito. Pude aprender a filetear jibia, todo lo que hubiera, es un oficio precioso el fileteo”. María Isabel jamás imaginó que terminaría trabajando en una empresa pesquera, ya que en su familia no existía nadie relacionado con el mar ni con faenas pesqueras. De esto ya han pasado 20 años, dos décadas donde tuvo que aprender el oficio desde cero. Con nostalgia recuerda su primer día laboral. “Entramos hartas, creo que éramos unas 20 y tantas personas. Ese día fue un poco engorroso porque entre ir a buscar el uniforme, vestirse, la charla de seguridad, comenzar el proceso del aprendizaje, de cómo se hace limpieza, de cómo se filetea, uno tiene que estar con los 5 sentidos puestos para aprender y hacerlo bien”. Por un minuto, María Isabel sintió que había regresado al colegio, ya que nunca había estado en una fábrica ni nada parecido. Se sentía preocupada y nerviosa. Había que andar con cautela, ataviada con botas y uniforme, pero sobre todo moverse con cuidado y respetar todo lo que el supervisor o jefe de turno

le dijera. Como todo nuevo trabajo, en un principio fue complejo y cometió errores, pero rápidamente fue adaptándose al ritmo laboral, recibiendo el apoyo de sus supervisores. “Te decían: ¡esto tiene espinas, hay que tener más cuidado! Igual debes trabajar con calma por el tema de la inocuidad de los alimentos, de sacarle poquito para que tenga más peso y no se pierda el pescado, pero me fue bien porque te enseñan bien y uno aprende al tiro”.

Aunque tuvo un comienzo temeroso, María Isabel se transformó en una trabajadora ejemplar, de las que aman su trabajo, de las que llegan primero que nadie para cumplir sus labores como una profesional. Día tras día acude a su puesto con una hora de antelación, prefiere vestirse tranquilamente, trabajar con ánimo y sin apuros, sabe que en los detalles se encuentra el éxito de una buena faena. “Llegamos, entramos, nos lavamos las manos, nos ponemos nuestra capa, guantes anticortes, tomamos los cuchillos y ahí nos instalamos a trabajar cabeza gacha hasta que vamos a colación. Después descansamos un poquito y de nuevo hasta que termina nuestra jornada y nos retiramos. Es entretenido, se nos ve los puros ojitos, ahora más, como está el tema de la pandemia hay que tener mucho cuidado, andamos con mascarillas, tocas, nuestras capas, ropa bien limpia y al entrar igual, bien limpias las manos con alcohol gel”.

En las labores del día, María Isabel no se encuentra sola, trabaja acompañada de unas 70 mujeres con las que comparte un único espacio por 8 horas. Es una sala grande donde existe 3 corridas de puestos, 12 fileteadoras por lado, separadas aproximadamente por un metro. Junto a sus compañeras manipulan los pescados en una mesa, los cuales ya vienen ordenados en una caja. Estas son enviadas a través de una cinta y cada operaria toma la caja que le corresponda para comenzar a trabajar. En su turno, María Isabel filetea 4 o 5 pescados por minuto. En total, cada operaria procesa 200, 250 o 300 kilos, dependiendo de lo que se filetee. “En mi mesita hay un acrílico grande, como una tabla de picar carne, ahí es donde fileteo el pescado. Tenemos un sector donde corre agua y se va lavando el pescado, que luego se pone limpio en otra caja y lo mandamos a pesar”.

En esta área de la planta sólo se filetea el pescado para más tarde ser congelado, principalmente se

trabaja la merluza, pudiendo procesar también reñeta, jurel y, antes de la Ley, la jibia. Cada operaria debe trabajar con extremo cuidado, sacándole el mayor rendimiento posible a cada pieza de pescado. La idea es hacerlo de una manera tan eficiente que su trabajo pueda ayudar tanto a la empresa, como a las mismas operarias quienes ven incrementados sus sueldos. “Lo que no me gustaba mucho era filetear la jibia, porque llegaban gigantes, después achicaron, era algo nuevo que empezamos a hacer porque antes no se procesaba y con el tiempo nos arreglamos y ahora estamos expertas en jibia, sin embargo, no la volvimos a procesar en la planta. Acá hay una sala de venta muy bonita donde está todo lo que hacemos, la gente puede venir a comprar directo. Hay productos frescos, congelados, hay de todo y a nosotros nos hacen un súper descuento para comprar pescaditos”.

María Isabel es ya una veterana en la empresa siendo testigo de su transformación, desde la antigua Congelados del Pacífico a la moderna PacíficoBlu. Hoy, puede decir con orgullo que su esfuerzo le ha permitido cumplir uno de sus mayores sueños, pasar de ser una trabajadora eventual, es decir, trabajar por temporadas, a tener su tan anhelado contrato indefinido. La estabilidad es un beneficio por el que luchó y que hoy la tranquiliza, ya que puede tener una vida más relajada para ella y su familia. Y aunque la pesca y sus operaciones son actividades eminentemente masculinas, la presencia femenina ha ganado terreno al interior de estas plantas. Estos espacios, si bien pequeños, son hoy el lugar donde las mujeres están luchando para brindarle a las próximas generaciones un trabajo digno y bien remunerado. “Las mujeres aquí somos las que mandamos, somos mayoría y los sueldos no son malos, siendo parejos también para los hombres que trabajan acá. Nosotras tenemos un sueldo base y ganamos un poco más por lo que cada una hace, por los kilos de pescadito que filetea, es una suerte de bono, un premio por la mayor cantidad de kilos que hacemos”.

Para María Isabel, tener estas plantas funcionando ha significado una tremenda ayuda económica para las mujeres de la región. En su caso, no sólo ha sido un aporte para el sustento diario y la educación de sus hijos, sino que les ha permitido desarrollarse a un enorme porcentaje de jefas de hogar, la gran mayoría de ellas separadas. En el

caso de María Isabel, lo más bonito de su trabajo no es sólo que pudo salir adelante con sus hijas, sino que le abrió una puerta para sentirse útil, conseguir las cosas que anhelaba y no depender económicamente de alguien para realizarlas. Todo lo anterior ha despertado en ella un sentimiento de hermandad, de sororidad, de poder trabajar y defender a sus compañeras. “Yo todavía no estoy sindicalizada, pero lo voy hacer, me voy a inscribir porque ellos siempre están pensando en la gente, en los trabajadores. Todos los años he visto que las mujeres que están sindicalizadas les va bien, tienen oportunidades de tener cosas que uno no tiene, ir mejorando su sueldo, negociando, lo que es importante. Nosotras siempre hemos ido a las marchas, si al final, todas somos una sola, porque es nuestro trabajo, debemos cuidarlo y defenderlo. Ahí estamos luchando, preocupadas por lo que se legisla en el Congreso, ya que hay muchas mujeres jóvenes que están empezando a trabajar y les preocupa el futuro de la pesca, muchas quedarían sin trabajo, así como quedaron mujeres con el tema de la jibia”.

El tener plantas procesadoras funcionando ha permitido que cientos de familias puedan dar vida a sus proyectos, en el caso de María Isabel, su esfuerzo ha permitido que sus hijas puedan cumplir con sus sueños infantiles y tener estudios superiores. Su meta era que sus niñas fueran profesionales, gracias a Dios y a su esfuerzo lo logró. Una de ellas es abogada y la otra prevencionista en drogodependencia, ambas, con sus propias familias. “Gracias a mi trabajo, ellas hoy son profesionales y pueden tener un futuro mejor. Por esta razón voy feliz a trabajar, me gusta mi trabajo y al final del día, cuando llego a casa, me siento bien, contenta pensando que volveré al otro día a trabajar”. Para María Isabel, su trabajo, más que una fuente laboral es una familia, donde jefes y gerencia son cercanos, siempre preocupados de lo que les pasa a sus trabajadores. “Me gustaría quedarme acá, que la planta dure varios años más y luego, cuando jubile, tener tiempo libre, estar con mis nietos, regalinearlos, estar en la casita haciendo vida familiar. Me faltan unos pocos años para eso, pero igual espero que nunca se termine esta actividad que es tan bonita, sobre todo para las mujeres, donde uno se puede desarrollar y hacer cosas por su casa y familia”.



















































Operador Cocedores Prensa

Víctor Arteaga

“

Son más de 40 años en mi empresa, le digo así porque la tomo como que es mía. Hay que ser constante, bueno para la pega y no ser fallero, eso le aconsejo a los muchachos, que no fallen a su trabajo, en las buenas y en las malas hay que estar ahí”.

Víctor Arteaga tiene 62 años y gran parte de su vida se ha desempeñado como operador de cocedor prensa en la pesquera Blumar. Tanto ha disfrutado de su trabajo que le habría encantado que su propio hijo continuara con su rubro. Sin embargo, prefirió la Armada. De cierta forma su hijo siguió un camino diferente, tal como el mismo Víctor lo hizo de joven al declinar seguir con la tradición familiar. Su padre era estibador marítimo y por esos años se estilaba que, al jubilar, un estibador heredaba el puesto a su hijo; no obstante, Víctor tenía otros planes.

Nació en Talcahuano, pero su infancia la pasó en Chiguayante, viviendo con sus primos, ya que sus padres estaban separados. Con los años regresó a Talcahuano porque su madre lo mandaría a buscar. Con 15 años y siendo un adolescente, tomó un rumbo en solitario y salió de su casa al tener conflictos con la nueva pareja de su mamá. Para mantenerse, conseguiría trabajo en un parque de atracciones de Talcahuano. “Fui a mirar y me preguntaron si quería pega, dije que sí porque siempre he sido empeñoso y me gustaba ganarme mis monedas de chiquitito. Anduve 3 años recorriendo parte de mi país, trabajábamos 2 semanas en un lado, dos en otro y, si estaba buena la pega, nos quedábamos un mes. Estuve ahí desde los 15 hasta los 18 o 19, porque a la pesquera entré con casi 21 años. Era entretenido, conocí harta gente, tenía alojamiento, comida y más encima me pagaban”. Luego de 3 años recorriendo el país Víctor regresó a Chiguayante y por un año y medio pintó casas con un tío, hasta que un primo le habló de una nueva posibilidad de empleo en la pesquera donde él trabajaba. “Al final la libertad aburre, así que mi primo no tuvo que convencerme mucho, sólo me dijo que había un puesto y que empezaba la temporada de pesca. Acepté para cambiar de rubro y estar apatronado”. Para Víctor había llegado el momento de sentar cabeza y, sin más preámbulos, decidió dirigirse a la pesquera y conversar con el jefe de planta. Le contó que iba de parte de su primo y este le preguntó si había traído ropa para cambiarse. Minutos más tarde ya estaba trabajando cargando sacos de harina de pescado, tarea que le resultó fácil, ya que estaba acostumbrado a cargar fierros y hacer fuerza por los juegos del parque de entretenimientos. “Me decían “El Bruto Arteaga”, porque era bueno para la pega, agarraba los sacos como si nada, iba con mi saco corriendo al hombro, así que en la pega les gustó mi forma de trabajar y a mí me pareció entretenido andar

corriendo con un saco por un tablón para cargar los camiones”.

Durante unos años trabajó de manera eventual en la pesquera; es decir, terminaba su contrato y era renovado en la medida que salieran nuevas faenas. Así Víctor daba vuelta el año hasta que el sistema se modernizó y pudo desarrollarse en otras áreas de trabajo. “Aprendimos lo que era ensacar, así se le llama a llenar los sacos, luego a coser, después a pesar, más tarde a almacenar harina. Luego trabajé en los molinos, me cambié a los pozos, vacié camiones, pasé por hartos rubros. El que más me gustó fue el de ayudante de cocedores prensa. Lo que hacía era la cocción del pescado, pasarlos por un tamiz, después a las prensas para estrujarlos y sacarles el aceite, dejarlos bien secos para pasarlos a los secadores”. El proceso que describe Víctor es simple. El pescado llega y se almacena en pozos. Por intermedio de tornillos pasa a un transportador y a una tolva que lo dirige a los cocedores. A su vez, mediante vapor se cuece el pescado a cierta temperatura, según la materia prima, es decir, si el pescado es sardina o jurel. Y de ahí se dirige a unos drainer, a un homogenizador, a bombas que alimentan los decanter, secadores, centrifugas donde se separa el agua y el aceite de la materia prima. El aceite se almacena en un tanque que está listo para exportación y el agua se va para la planta evaporadora, donde se concentra y se vuelve a echar al proceso como tipo concentrado. “No se pierde nada, el 100% de la materia se aprovecha. De ahí se va a los secadores, secan la harina, el ideal es de un 8 a un 9,5% de humedad para poder venderla. Mi rol está en la parte del medio de este proceso, que es cocer y prensar”.

Víctor comienza su jornada laboral muy temprano. Sagradamente va por su café y a las 07:30 ya está relevando a su compañero del turno anterior para continuar con el proceso. “Cuando uno hace cambio de turno y todo está andando tienes que seguir con lo que viene, y si algo está mal, tratar de mejorarlo. Para poder sacar calidad uno tiene que andar preocupado de la temperatura, de un buen prensado y ese es el laburo de todos los días con pesca”. En este proceso, Víctor jamás toca el pescado, sólo lo hace cuando este llega a la salida de prensa. Ahí debe extraer una muestra y llevarla al laboratorio para que le den la humedad de la torta. En este sitio las prensas tienen unas compuertas por donde se introduce una suerte de pala con la que se saca un

trozo de la torta de prensa, la cual se deja en un recipiente y se manda al laboratorio para identificar su nivel de humedad. “Debe estar en el rango de 40, 44 o 47, si pasa de este porcentaje debe mejorarse, apretando un poco más el pescado en la prensa para que llegue con menos humedad a los secadores. Todo esto es con botones, uno sube o baja velocidades. Antiguamente los cocedores eran manuales y uno tenía que ir ahí a un reductor y darle velocidad con la mano”.

Gracias a la calidad de la harina de pescado que se produce en la pesquera esta es exportada a distintos países, entre ellos China, Japón, Alemania, vendiéndose como alimento para anguilas y pollos, mientras que el aceite se utiliza, entre otras cosas, en la elaboración de cosméticos. Cada materia prima se procesa por separado, es decir, si hay sardina, sólo se procesa este pescado, si hay jurel, sólo jurel, nunca se juntan ya que son calidades de harina diferentes. “La harina del jurel es la mejor, al igual que el aceite. Antiguamente el jurel nadie lo tomaba en cuenta, hasta que se dieron cuenta que es el que más Omega 3 tiene y que le hace mejor a la gente, así se empezaron a pelear el jurel. En la empresa es poquito lo que hacemos de harina de jurel. Antes procesábamos 50 mil toneladas, ahora el 90% de ella la aprovecha congelados. Lo que nosotros procesamos es casi 90% pura sardina que entrega el sector artesanal. Su aceite es de buena calidad, al igual que la harina”.

En la actualidad y gracias al conocimiento adquirido tras años de arduo trabajo, Víctor ha logrado destacar dentro de su empresa. Lo que más disfruta es la responsabilidad que a diario debe asumir. “Mi pega es entretenida, no hay sueño, no hay cansancio, hay que andar preocupado de todo, de las porciones, del vapor, de cómo va la torta, andar de allá para acá y aunque trabajo solo, es pura comunicación porque este trabajo es una cadena donde debemos estar todos contactados por radio”. En la actualidad, está terminando la temporada de harina de pescado y comienza para el personal la época de desarmes, las inspecciones y lavados de cocedores, lo mismo con las prensas, revisarlas, que no tenga un paño roto o algún desperfecto. Preocuparse de los fierros oxidados, de ponerles corrosivo y pintar. Es pura mantención y dedicación a las máquinas. En este momento Víctor reflexiona sobre sus inicios y recuerda cómo fue su proceso de aprendizaje. “Cuando llegamos a la empresa

había operadores antiguos y fuimos aprendiendo trabajando y conversando con ellos, pero también fuimos aprendiendo de las máquinas, porque uno puede tener muchos cursos, pero si las máquinas tienen una falla, uno tiene que sacarla en el momento y eso no lo enseña nadie, sólo los años de servicio con las máquinas. Todos los días ellas nos enseñan algo, al igual que la materia prima, a veces el pescado llega flaco y no trae aceite, otras llegan con hartito, al final uno tiene que estar atento a todos esos detalles. Esas son las preocupaciones que uno tiene que tener para hacer un buen proceso”.

Víctor se siente afortunado de llevar una vida de fiel trabajo en la empresa Blumar. “Son más de 40 años en mi empresa, le digo así porque la tomo como que es mía. Hay que ser constante, bueno para la pega y no ser fallero, eso le aconsejo a los muchachos, que no fallen a su trabajo, en las buenas y en las malas hay que estar ahí”. Víctor habla con cariño del lugar que se ha transformado en su segundo hogar. Sí, le gusta su oficio, ya que gracias a él ha podido darse gustos insospechados y junto a su esfuerzo entregarle las herramientas a sus hijos para que hoy puedan ser profesionales; ese es su gran orgullo. Reconoce que aún le falta para sentirse completamente realizado, pero sabe que debe luchar día a día para alcanzar su sueño y el de todo trabajador, su casa propia, y aunque está a punto de conseguirlo, se ha hecho una promesa, seguir trabajando hasta que sus fuerzas le acompañen. “Estaré al pie del cañón aportando mi granito de arena para que la empresa siga siendo grande. Porque ha sido buena para mí y porque uno vive más en la pesquera que en la casa. En la pesquera son 12 horas que uno se está viendo con los compañeros. Cuando te toca turno de noche llegas cansado a la casa, cenas con la vieja y te empieza a picar el sueño y te vas a acostar porque al otro día hay que estar a las 06:30 despierto otra vez. Ahora con la vieja nos vemos un poquito más, porque estamos trabajando en turno de 8 horas. A pesar de esto, sería mal agradecerlo de la vida si estuviera quejándome, me siento bien, voy a sentirme mejor y completamente feliz cuando tenga mi casa”. Víctor termina su jornada laboral con un anhelo, espera algún día presenciar las nuevas tecnologías y avances de la empresa. Sueña con estar vivo para ver lo que el futuro le depara a su empresa.





































SAN VICENTE





TALCAHUANO



Tierra

Tierra

Radio Operador
Operador de Descarga
Panguero de Muelle
Redera
Huachimán
Yomero
Operador de Grúa





Radio Operador

Moisés Laurie

TIERRA

“

Esta es una actividad ruda, pero lo bonito es que tú sabes que desarrollas un trabajo que no es para todos, sólo para valientes”.

Por las venas de Moisés corre agua de mar, un océano heredado de su abuelo materno y de su padre, ambos apasionados marinos mercantes. A su papá, un oficial de naves especiales, no lo conoció, tenía apenas 3 años cuando falleció de cáncer pulmonar. Debido a esto, su madre comenzó a trabajar, eran los '70, años complejos no sólo para el país sino para una familia que acababa de perder a su único sustento. Antes de cumplir 18 años, Moisés había abandonado el liceo, hecho el Servicio Militar, había trabajado como pirquinero en los cerros, había descargado sacos en la pesquera Loa Sur y se había desempeñado como guardia de flota cuidando la pesca en los barcos de la empresa Pacific Protein. Más tarde comenzaría a cooperar con los huachimanes del puerto. “Yo había sacado la libreta de mercante, ya que el jefe de flota de ese tiempo me comentó que la matrícula de tripulante sería una exigencia que la Marina le pediría a todos los huachimanes, así que la saqué, pero sin la intención de salir a navegar”.

A poco andar, Moisés comenzaría a enamorarse de este mundo y, con humildad, le pidió al capitán del pesquero “El Líder” si podía salir con ellos

a navegar para mirar y conocer mejor el oficio. No hubo problema y pronto saldría embarcado como pistola, una suerte de estudiante en práctica. “La primera vez no hice nada, sólo mirar. Era pistola y huachimán, hacía mi trabajo de puerto y, cuando el barco zarpaba, realizaba mi práctica de tripulante. Después, cuando el barco volvía a puerto, tenía que continuar con mi trabajo de huachimán”. Desde ese momento comenzó a interesarse más por la pesca y por el trabajo que realizaba un tripulante, pero sucedió que durante el año 2000 la Pesca Industrial vivió una severa crisis por la sobreexplotación del recurso. Moisés recuerda que podían salir por 15 días y no pescaban nada, regresaban a puerto, volvían a salir por otros 15 días y no tenían los resultados esperados, llegando incluso a buscar peces en aguas internacionales. “Tuvimos que salir a pescar fuera de las 200 millas, ahí nos encontrábamos con factorías y era una novedad ver los tremendos barcos. Nosotros parecíamos botes al lado de ellos”. Debido a esta profunda crisis algunos cargos fueron eliminados, dentro de ellos su puesto de huachimán, por esta razón debió replantearse su vida. No tenía más opción, se quedaba cesante o trabajaba embarcado como tripulante.

Su carrera como tripulante comenzó en el “Verdi”, un pequeño barco de los años ‘50, pero bueno para trabajar. “Cuando uno es tripulante hace de todo, sin embargo, los cargos importantes para la gente de cubierta son los huinches y las anillas, puestos donde no se puede cometer errores y el personal debe tener experiencia”. Moisés tiene claro que este es uno de los mejores lugares para aprender, ya que como tripulante debes pasar por todos los puestos, de ahí que muchos hombres le hagan el quite por lo exigente de su función. En el trabajo diario, los primeros en salir son los huincheros, ellos se ubican en la proa, trabajan en solitario y expuestos al frío. Antiguamente existía un sólo huincherero, pero era muy desgastante, hoy existen dos, de esta forma pueden cumplir con su trabajo a la perfección. Al existir dos huincheros, estos pueden realizar turnos y evitar que, por cansancio, alguno de ellos pueda cometer un error y fallar en una maniobra. “El tema de los huinches te abre la puerta, porque uno pasa a ser de confianza del contra maestre, es él quien determina qué persona es para cual puesto. Él decide quién queda en tierra, quién lo secunda, es como el escalón final para llegar a ser contra maestre o jefe de cubierta. Uno ve todo lo

que hace el contra maestre y va aprendiendo de su experiencia, eso te deja ad portas para ascender”. Sin embargo, Moisés no pudo continuar escalando dentro de la embarcación, ya que en 2017 sufrió un grave accidente en el “Don Manuel”. Se reventaron unas anillas y un fierro impactó directo en su rostro, sufriendo una fractura importante. Del accidente prácticamente no guarda recuerdos, pero entiende que navegar no es un trabajo fácil, ya que hay muchas cosas que suceden y que se escapan de las manos. Como trabajar con mal tiempo, con lluvia de día y de noche, sin horarios, es una labor sacrificada y, evidentemente, no para todos. Sabe que la característica que debe tener un hombre de mar es fortaleza, tanto psicológica como física, porque el trabajo es extenuante. Según Moisés, se pueden probar mil hombres, pero sólo quedarán unos pocos con el valor suficiente para sobreponerse a los accidentes. “Estuve un mes en la UCI, mi hijo me conversaba todos los días y me decía ‘hoy es el segundo día de tu accidente, el tercero, el décimo quinto de tu accidente’. Cuando desperté supe al tiro que hasta ahí no más había llegado mi carrera. La primera vez que me levantaron de la cama, me ayudaron a sentarme. El kinesiólogo me preguntó si

me podía parar, yo asentí con la cabeza ya que no podía hablar, estaba con traqueotomía, me sentía muy mareado, fue puro llanto, pero la kine me dijo que yo podía y esa chispita de ánimo me ayudó a sentirme el campeón de Chile". Ese día subió hasta el quinto piso del hospital, quería ver el mar. Pensó que la fractura en su brazo era demasiado importante y desde lejos se despidió de lo que había sido su pasión. Más tarde vino la sentencia, le informaron que su accidente lo dejaría con secuelas físicas. Comenzó a vivir su duelo con frustración. No podía entender cómo un fortachón como él, un hombre que llegaba a volar tomando con sus manos cargas pesadas ya no podría hacerlo nunca más. No obstante, el destino le tenía escrita una nueva historia. "Fue a verme mi jefe y me dijo que me traía un mensaje de la pesquera. Que don Andrés Daroch me decía que no me preocupara, que pensara sólo en mi recuperación, que al volver había un puesto para mí. Eso me dio seguridad para combatir la incertidumbre sobre qué iba a hacer, en qué iba a trabajar". Tras la recuperación, Moisés volvió a la empresa como radio operador, era un puesto diferente a lo que estaba acostumbrado, y aunque ya no estaba embarcado, aún podía ver el mar y a

sus compañeros. Estar en el muelle y cerca de los barcos ha sido de ayuda para no extrañar el mar, mientras que sus conocimientos como tripulante le han permitido desenvolverse en su nuevo trabajo, ya que sabe todo lo que sus compañeros y los barcos necesitan. "En mi trabajo uno llega al turno, el compañero te dice mira está este barco en zona, está con tantas toneladas, se hace un informe y se transmiten novedades. Después uno hace el contrato del barco para que cuando llegue ese contrato esté ahí. Hay que gestionar documentaciones, embarques, desembarques de la gente y por eso uno es el enlace de los barcos con la jefatura y todo lo que necesita el barco uno lo canaliza a las distintas reparticiones". En un día normal debe estar pendiente de lo que están haciendo las embarcaciones, de la misma forma que un radio controlador está atento a los aviones. Debe estar alerta a todo, llamar a los otros radio operadores para verificar qué barco pescó y dónde lo hizo, pedir coordenadas y saber dónde están los cardúmenes.

Moisés confiesa que todavía está en proceso de adaptación y que aún hay cosas que le cuestan. Antes tenía cierto relajo, porque conocía su barco,

era instintivo para él, si le ocurría un problema sabía cómo reaccionar y cómo resolverlo. Hoy siente que está aprendiendo, quemando etapas. “Cuando un barco llega lo primero que hay que hacer es la recepción con la Autoridad Marítima, trazabilidad con la pesca, hay un listado de cosas que debes realizar y que es prestablecido, pero hay otras que no. Por ejemplo, la descarga está planificada para que dure 8 horas, por lo tanto, en esas 8 horas el barco recaló y terminó su descarga, pero resulta que a las 13 horas falla algo en el pontón y el zarpe ya no va a ser a las 18 horas porque falló el sistema, pero la gente se las ingenia y sacan la pesca por otro lado y el zarpe igual se produjo y esas cosas son las que me falta aprender. Yo deseo seguir perfeccionándome, porque uno no quiere estar ahí por lástima, sino porque es capaz. Demostrar a los jefes que no se equivocaron en reinsertarme, que puedo hacer bien el trabajo, porque podrían haber dicho, ‘dejémoslo como guardia’, pero me dejaron cerquita de los barcos, de mis ex compañeros, lo que me ayudó a soportar este shock laboral”.

A sus 50 años, Moisés se siente un enamorado de la actividad pesquera, pero sobre todo agradecido

de esta segunda oportunidad y de las experiencias que la pesca le ha brindado. Un trabajo que le ha dado seguridad y libertad económica para tener su casa, formar su hogar y que a su familia no le falte nada. “Uno puede soportar inclemencias del tiempo, días fuera de la casa. Uno se siente diferente, no a todos les da el cuero, ya sea porque se marean o porque no les gusta estar alejado de la casa, esta es una actividad ruda, pero lo bonito es que tú sabes que desarrollas un trabajo que no es para todos, sólo para valientes”.







Operador de Descarga

Guillermo
Fernández

“

Todo lo que he logrado
ha sido por mi trabajo, gracias a mi trabajo”.

Aunque Guillermo Fernández está casado y tiene 2 hijos, a sus 55 años aún parece un niño asombrado cuando enciende su equipo de radioaficionado y mágicamente se van mezclando palabras con el sonido de interferencia proveniente del aparato. Mientras toma su mate, comienza a jugar con las perillas de su radio tratando de sintonizar un dial que le permita comunicarse, quizás con alguien más allá de nuestras fronteras. Es que a diario se comunica con voces amigas provenientes de Chile y el mundo. “Me llamó la atención cómo la voz se escuchaba si no había ningún cable. Desde ahí me agarró el bichito de las comunicaciones. Desde el año '90 que tengo mi licencia de radioaficionado. Se usa mucho en el sur, en Valdivia, y en Argentina también porque allá existen las estancias y se comunican por radio”. Su segunda pasión tiene más de 40 años y la descubrió siendo tan sólo un niño de pantalones cortos, al enamorarse perdidamente de una actividad que lo asoció inseparablemente con el mar. Su madre era cocinera en el Mercado de Talcahuano, ahí tenía un puesto donde hacía picarones, cazuela y, según Guillermo, el mejor pescado frito de la Región del Biobío. Ella era una mujer trabajadora que llegó del sur, de Gorbea. Mientras su mamá trabajaba, él se arrancaba a mirar botes a un Club de Yates que se ubicaba al lado de la Gobernación Marítima. Le llamaba la atención, porque soñaba con navegar, así que Guillermo se hizo amigo de los maestros carpinteros de ribera. Como ellos no podían meterse en los recovecos para pintar, le decían al pequeño que lo hiciera. “Cuando yo me acerqué a los botes, mi papá me decía ¡cuidado, te vas a caer al agua! Y tenía razón, ahí en las caídas aprendí a nadar. Llegaba todo mojado, cochino y mi mamá me retaba, al final como que me soltó porque no vio nada malo en eso. Ahí conocí abogados, doctores, a los dueños de los yates, harto alemán, hacían sus comidas, sus fiestas y me decían que no podía fumar ni tomar, me inculcaron la buena educación y seguí eso. Yo no hablo insolencias. Yo puedo entender bien con palabras, pero no a garabatos, de repente cuando me encuentro con esos amigos de la baja alcurña se me salen, pero no tan seguido, trato de evitarlo”.

Desde esos años Guillermo sintió una profunda conexión con el mar, a tal punto que comenzó a soñar con ser marino y casi lo fue. Una vez alguien navegaba en un velero el cual se dio vuelta y Guillermo lo rescató, ya que practicaba remo. Lo subió a él y a su perro arriba de su bote y lo condujo hasta el muelle. Al rato, llegaron unos marinos con unas camionetas y se lo llevaron. El niño pensó que la historia había terminado ahí, pero en diciembre se hacía una regata que recorría desde Talcahuano hasta la isla Quiriquina y como todo el mundo conocía a Guillermo lo invitaron a navegar. “Llegamos a la isla, nos recibió una banda, estaba el alcalde y el intendente y en eso dicen ‘acá está el joven que lo ayudó ese día’. Resultó que la persona a la que ayudé era el capitán de la Esmeralda, don John Martin Reynolds. El caballero me quedó mirando y me preguntó qué edad tenía, le respondí que 13 años y me dijo si quería entrar a la Marina y yo le dije que sí. Al final él me llevó a conocer la Esmeralda, hizo un despliegue de vela, yo iba al lado de él, me regaló ese viajecito, fue bonito, uno de los tantos recuerdos de la niñez”.

Cuando su padre murió, Guillermo tuvo que abandonar su deseo de entrar a la Armada: ahora debía estudiar de noche y trabajar de día para ayudar a su mamá y hermana. Más tarde, su corta edad, el ritmo de vida y la necesidad de trabajar tiempo completo hicieron que los estudios pasaran a segundo plano, trabajando de lleno con la autorización de su madre. Tuvo varios empleos, entre ellos, como funcionario público en el Departamento de Educación Municipal. Más tarde ingresó a una pesquera llamada Viento Sur, como ayudante mecánico. “Yo no había trabajado nunca en un barco pesquero. Recuerdo que no quería porque andaba siempre con olor a pescado y estaba acostumbrado a trabajar de lunes a viernes ya que había sido funcionario público. Lo que me cambió la vida fue que cuando entré me dijeron, ¿por qué no te vienes a trabajar con nosotros? Mira, te pagamos 22 mil pesos y en la municipalidad yo ganaba 5.042 pesos de la época, y ahí claro que cambió el asunto, y de rechito partí para allá”.

Los primeros meses fueron complejos para Guillermo, no se podía acostumbrar a esa forma de trabajo, donde podía laborar durante toda la semana, en jornadas de día y noche. En varias oportunidades estuvo a punto de renunciar, pero resistió, y de a poco se fue acostumbrando a esta nueva modalidad de empleo. “Una vez llegó un caballero y me dijo, ‘oye, Nina’, ese es mi apodo, cómo estás para acompañar a un motorista, y respondí que bien”. De esta forma fue aprendiendo sobre motores y este hombre se convirtió en su maestro, enseñándole a navegar como motorista.

En sus inicios Guillermo trabajó en la pesquera Confish, en Coronel, para luego desempeñarse como trabajador de Landes desde el 4 de agosto de 1995 hasta el día de hoy. Comenzó a trabajar como desaguador de camiones, pero debió hacer variadas funciones. De a poco fue escalando laboralmente hasta su puesto actual, operador de descarga. Guillermo describe su trabajo, principalmente orientado a la pesca destinada a consumo humano, cuidando del aseo y los equipos para que todo funcione bien al cargar la pesca en los camiones. Con orgullo reconoce que del tiempo que lleva trabajando jamás han tenido una pana, porque siempre piensa en un plan B. “Antiguamente el buque salía y llegaba completo, ahí comenzábamos con la descarga, a veces estábamos 2 o 3 días en esa labor, porque Landes tenía 5 barcos, el “Don Boris”, el “Don Tito”, “El Coral”, “El Guachinango” y “Doña Estela”, y todos andaban trabajando, pero después con el sistema de cuotas por empresa, se hicieron turnos. Ahora entro a las 8 de la mañana en turno de día, si no hay nada, a las 4 de la tarde termino”. Guillermo está a cargo de la mecánica, de poner a andar los motores, cuidando la calidad del agua que se le coloca a los bins, que no esté sucia, porque no se trabaja con agua de la bahía, sino con sistema de retorno. En su trabajo ningún día es igual, pudiendo ocurrir situaciones no previstas, por eso siempre tienen un plan B, es decir, hay dos descargas, dos motores, dos estanques, siempre hay un repuesto por si alguno presenta fallas. “Hay que ser cuidadoso con el tema medioambiental. No hay que botar agua al mar y

existe un fuerte control de la parte operativa para que no ocurra ninguna falla”.

Durante estos años Guillermo ha destacado por ser un buen compañero, respetando a sus pares y dándoles su apoyo cada vez que alguien lo necesita. “Siempre he sido un buen compañero, siempre he tenido la delicadeza de saludar a las personas. Aquí todos nos ponemos la camiseta, siempre tenemos que trabajar para mover la rueda, somos todos compañeros de trabajo y tengo buena relación con ellos”. Guillermo espera poder seguir trabajando muchos años más, y está seguro de que será así, porque a pesar de su edad ha sido un gran trabajador. Sí, reconoce que le provoca temor jubilar, principalmente por el tema de las pensiones, pero sabe que es algo inevitable. “Una vez conversé con un jefe y me dijo, si tú te fueras de Landes, ¿qué harías? Y bueno, siempre me ha gustado ayudar a las personas, quizás me gustaría trabajar de conserje o de junior, pero por el momento tengo la camiseta puesta en Landes, por varias razones, por mis hijos, por mi casa, por mi hogar, por mi familia, todo lo que he logrado ha sido por mi trabajo, gracias a mi trabajo”.



Panguero de Muelle

Manuel Valdés

“

Quizás una de las cosas más lindas de estar trabajando en la empresa es que pude sacar mi cuarto medio a los 35 años. Yo ya era patrón”.

A sus 61 años, Manuel Valdés es de aquellos afortunados que pueden decir con orgullo que aman su trabajo. Antiguamente recorría la bahía de San Vicente manejando embarcaciones al aire libre, bien abrigado y con ropa de agua, mientras recibía en su rostro la salada brisa marina. Y aunque esos tiempos han cambiado y hoy navega en una moderna embarcación protegido dentro de una cabina cerrada, este sigue siendo su lugar favorito, ya que aquí puede maniobrar el barco y realizar todo su trabajo. “Es como andar manejando un auto o paseando en una laguna. Creo que uno debe tomarse la pega en buena onda porque si no, es muy aburrido. Si haces algo que no te gusta el día se vuelve eterno, entonces debes disfrutarlo”.

Mientras Manuel navega su embarcación, por la radio se escucha una voz masculina que trata de contactarlo. “Landes 2, Landes 2, bahía”. Manuel se apresura a responder: “Bahía, Landes 2, aquí, adelante, cambio”. Sabe que, en ese llamado, recibirá las indicaciones para comenzar su nueva jornada laboral. Cada semana trabaja rotando turnos de mañana, tarde o noche. Si comienza temprano, firma sagradamente su libro de entrada a las 8 de la mañana y luego se dirige hacia el muelle donde realizará junto a su compañero el cambio de turno correspondiente. Tras esto, Manuel revisa y chequea cada movimiento de la embarcación. Luego, cuando todo vuelve a la calma, se cambia la ropa y se pone el equipo que le permite trabajar en faenas más pesadas.

“Usamos zapatos y guantes de seguridad, un buzo de mezclilla tipo piloto, porque uno queda pasado a todo, ya que hay que ver la sala de máquinas, lavar, limpiar todo eso que está pasado a aceite y petróleo. Hay que hacer aseo y mantención, porque abajo se juntan residuos en la sentina, en la parte de abajo del casco, donde cae todo el líquido que bota el motor, cualquier cosita queda ahí”. Más tarde Manuel comienza a embarcar al personal que trabaja a bordo de la embarcación, mientras sube víveres y los materiales que hay que bajar. Si hay zarpe, coordina los movimientos de la gente, se ubica al lado del barco y espera que suba toda la tripulación para luego dejarla en el muelle. “Cuando llega la hora de almuerzo nos dirigimos al casino, pero se baja por turno, ya que los barcos no pueden quedar solos. Coordino a la gente entre las 12 y las 2 de la tarde. Luego uno de los colegas que sabe ocupar la

embarcación se queda, mientras bajo a almorzar, cuando se puede. Cuando no, pido el almuerzo para a bordo. A las 4 de la tarde uno se cambia ropa, se ducha y se realiza el siguiente cambio de turno”.

Sorprende ver a Manuel ejercer su trabajo. Parece un experimentado hombre de mar con un dominio absoluto de su oficio, lo que no es extraño, su vida laboral comenzó en una agencia naviera siendo muy joven, tanto que, aunque vestía de terno y corbata, apenas era un adolescente de 17 años. Desde un inicio ocupó puestos de jefatura, ya que su primo era el dueño de la agencia. Y aunque no sabía demasiado, tuvo grandes responsabilidades, como estar a cargo de las bodegas donde revisaba e inspeccionaba la calibración de productos tan diversos como cereales, legumbres o rosa mosqueta. Trabajó en este lugar hasta 1985 cuando la agencia quebró. Más tarde su primo concesionó el casino del aeropuerto y se llevó a Manuel con él. “Yo era el encargado de la caja y de recibir todo lo que es víveres, vinos etc., era su persona de confianza, su brazo derecho, pero tuvimos un choque y me fui. Pensé que tenía que cambiar de rubro, porque no tenía un futuro a largo plazo”. Durante ese tiempo su madre murió y decidió regresar a Penco junto a su hermana y buscar trabajo. Fue una época difícil. La falta de oportunidades laborales lo encaminaron hacia un oficio tradicional ligado al mar, la pesca artesanal. Sin embargo, a poco andar se dio cuenta de que tampoco tendría mucho futuro ahí.

En esos años, su polola, con quien aún no se casaba por su compleja situación económica, lo convenció para volver a hablar con su primo. Manuel se resistió, hasta que un día dejó atrás su orgullo, pidiendo formalmente una reunión y, para su sorpresa, lo recibieron muy bien. “Mi primo me preguntó qué era lo que quería y le dije que embarcarme, ser tripulante. Me aseguró que me conseguiría un puesto de trabajo, pero que primero debía sacar la matrícula”. Al poco tiempo, Manuel se puso manos a la obra y comenzó a estudiar Los Libros del Pescador, tres tomos esenciales donde podía encontrar todo lo necesario para aprobar el curso: los componentes de una red, estabilidad, nomenclatura y partes de un barco, entre otras cosas. Y aunque algo entendía por su paso por la pesca artesanal, dedicarle días de estudio fue fundamental para dar un examen exitoso y sacar su matrícula de tripulante.

Manuel comenzó su carrera en pesquera Landes

en 1988. Su idea era ser tripulante, pero comenzó ejerciendo el oficio de vigilante de embarcaciones o huachimán. Hoy trabaja como pangüero en el muelle de San Vicente, pero realmente es patrón de nave menor. Los pangüeros son aquellas personas que trabajan en las pangas, las cuales son pequeñas embarcaciones que van por detrás de los barcos y sirven para transportar carga o personas. Manuel es quien realiza este traslado desde el muelle al pontón, espacio donde se ubican los barcos, y aunque él no sale a navegar mar afuera, por protocolo, igual debe hacer un zarpe para moverse dentro de la bahía. “Antiguamente, en los tiempos complicados de la pesca, salíamos más afuera. En esa época debíamos salir con guardias, perros, y escopetas, ya que existían los famosos “Gatos”, como se llama a las personas que roban pescado. Se subían a los barcos a robar el pescado. Del barco nos llamaban por radio y nos informaban que los estaban asaltando, lo más cómico, aunque en el momento no lo era, es que nosotros llegábamos al lado del barco, dejábamos a todo el personal arriba, los guardias, los perros y después nos veníamos solos para el muelle con los “Gatos” a los lados. Les levantábamos los hombros no más, les decíamos que nosotros no teníamos nada que ver, que sólo trasladábamos al personal, por eso nunca nos hicieron nada. Ellos eran pescadores artesanales del mismo San Vicente, incluso tenían matrícula, todos los conocían. Hubo un tremendo reportaje. Los asaltos en los barcos salieron en la tele a nivel nacional, como el ‘95 o ‘98, por ahí”.

Mientras Manuel trabaja, la nostalgia se apodera de él y reconoce que, aunque no proviene de una familia de pescadores, se acostumbró a sus vaivenes y sabores, es que han sido décadas arriba de una embarcación. Hoy puede autodenominarse “un hombre de mar”.

“Es que uno ha pasado por todo. He cuidado barcos como huachimán. Faltó un descargador, ahí estuve descargando las bodegas de los barcos. A veces los barcos iban a zonas donde sólo salía pescado grande. De repente cambiaban de zona, donde había pescados más chicos, pero que estaban dentro de la medida, de 30 centímetros para arriba. Otras veces iban a pescar a la Isla Mocha donde salen jureles sobre 50 centímetros, esa es una zona de pescados grandes. En ese tiempo existían “El Calamar”, “El Bonito”, “El Ballena”, “El Rocuant”, todos son nombres de barcos. Y en todos ellos trabajé”.

En 1992 Manuel dejó Talcahuano y se dirigió al entonces nuevo muelle de San Vicente, en este lugar comenzó su trabajo como pangüero. Sin embargo, al poco tiempo salieron nuevos reglamentos y Manuel tuvo que volver a estudiar porque ya no podía tener sólo matrícula de tripulante para andar en embarcación con radio, sacando su título de patrón de nave menor y certificado de radio operador. “Esto fue una obligación que hizo la Marítima y a la vez un crecimiento para todos nosotros. Tuvimos el apoyo de la empresa, que costó todos los gastos, porque no era barato, así que había que aprovechar. Fue un poco complicado estudiar tarde, pero se nos ayudó. Teníamos que ir a un instituto a tomar los cursos que impartía el Estado. Todos nos apoyamos, es que acá nos hemos hecho buenos amigos, la amistad es real en San Vicente. La mayoría tiene de 15 años para arriba de antigüedad. Son las mismas caras que vienen de Talcahuano y otros que llegaron más tarde directo a la pesquera. Somos como una familia, como hermanos, el compañerismo es bueno, nada que decir.”

Manuel se siente un hombre afortunado e infinitamente satisfecho de la vida por todo lo que le ha entregado. Agradecido de su mujer, que durante todos estos años lo ha apoyado, y de la pesca, porque todo lo que ha conseguido es gracias a ella y la estabilidad que le ha dado su trabajo. Manuel sabe que en la pesca artesanal no siempre hay estabilidad, muchas veces se gana, pero en otras se pierde. En cambio, en la empresa sabe que tiene su sueldo, gracias al cual ha podido pagar su casa e invertir en sus sueños, cada uno conseguido gracias a los frutos de su trabajo. “Quizás una de las cosas más lindas de estar trabajando en la empresa es que pude sacar mi cuarto medio a los 35 años. Yo ya era patrón, había sacado todos mis documentos, pero no tenía mi cuarto medio. Quería sacarlo porque egresé de la básica y me fui a trabajar al tiro, pero con los años uno se siente incómodo cuando te preguntan por los estudios y yo sólo estudié hasta primero medio. Fue bonito porque todas las cosas que he ido logrando han sido con el apoyo de la empresa”.















Redera

María Ingrid Bravo

TIERRA

“

El redero es aquella persona que no sólo
rehace redes, si no que crea un arte”.

María Ingrid es una risueña mujer de 47 años; nacida y criada en San Vicente, sector perteneciente a la ciudad de Talcahuano. Recuerda una infancia simple, en un barrio humilde que con el correr de los años fue mejorando su aspecto gracias a la llegada de las pesqueras. Antes, no contaban con luz, ni calles pavimentadas y muchos de sus vecinos trabajaban en la sacrificada pesca artesanal, quienes poco a poco fueron derivando a la Pesca Industrial, en general buscando mejores expectativas económicas y seguridad laboral. Aunque su madre era dueña de casa y su padre soldador oxigenista, la actividad pesquera no le resultaba del todo desconocida, ya que dos de sus hermanos eran pescadores artesanales, mientras que algunos tíos se desempeñaban como pangueros y motoristas en la pesquera Landes. Así, siendo muy joven comenzaría a realizar pequeños trabajos como redera, motivada por su hermano quien también realizaba esa actividad. “Empecé a trabajar en vacaciones llevada por mi hermano mayor. Me gustó ganar platita y me entretenía trabajar, así que le pregunté a mi mamá si podía dejar los estudios, ya que consideré que eso era lo mejor para mí y abandoné el colegio en segundo medio”.

En su primer día de trabajo no sabía mucho del oficio, sólo lo poco que le había enseñado su hermano, así que se armó de valor y comenzó a coser y remendar redes casi por instinto. Pasó el tiempo y con 21 años tuvo su primer contrato en la pesquera Bío Bío; hoy trabaja para Kranet, empresa contratista que presta servicios a Blumar. Cada mañana María Ingrid comienza su jornada laboral acompañada por su pareja, Daniel, quien también se desempeña como redero. Ambos se visten con su ropa de trabajo; polera, buzo, zapatos de seguridad y caminan juntos hasta la pesquera, que queda muy cerca de su casa. Al llegar, marcan su tarjeta de ingreso y se dirigen hacia el taller donde se encuentran con el resto de los trabajadores. En este sitio, María Ingrid se enfrenta a una realidad que a cualquier otra mujer podría incomodar, 14 de sus 16 compañeros son hombres. Es que la presencia femenina siempre ha sido escasa en esta actividad, sólo en algunas épocas del año el número de mujeres aumenta de manera temporal.

María Ingrid recuerda las condiciones algo precarias de sus inicios. Lo hacían en un terreno baldío, desempeñándose al aire libre y bajo el sol, ya que no existían talleres con protección como en la actualidad. “Yo estuve años trabajando todos los días bajo el sol, eran unas canchas cerradas y ahí trabajábamos las redes a pura tierra, así estuve como 10 años. En invierno, nos echaban para la casa porque el terreno se llenaba de posas con la lluvia. Después se profesionalizó porque no podíamos trabajar todo el día en esas condiciones. Ahora es obligación tu gorro y el protector solar. Los nuevos talleres techados fueron un cambio importante, ya que ahora todo está limpio, son estructuras de cemento con enormes balcones, baños para hombres y mujeres, es otra cosa”.

A María Ingrid le apasiona su trabajo, jamás se aburre, y lo pasa bien. Reconoce que, en ocasiones, puede llegar a ser monótono, pero lo ejecuta tan bien que lo hace a ojos cerrados. “Nosotros llenamos agujas con un hilo grueso y vamos cosiendo la tela que va en un paño, es parecido a lo que hace una modista, pero nosotros lo hacemos a mano y no en una máquina como una costurera”. Con seguridad, explica que realizar este trabajo tiene un grado de dificultad enorme, ya que una red puede tener un tamaño gigantesco, alrededor de 26 o 27 cuerpos, cada cuerpo son cerca de 40 brazos y cada brazo puede medir un metro ochenta de largo. De ahí que el grupo completo, 16 personas más el capataz, se disponga a coser ese cuerpo y malla con agujas tan enormes como un lápiz, las cuales pueden llegar a ser aún más grandes, ya que también se usan para trincar el plomo que va pegado a una veta, la cual es atada fuertemente por los rederos.

Una de las actividades que María Ingrid más disfruta es la posibilidad de salir del taller, subirse a una panga, que es una pequeña lancha, y dirigirse hasta los barcos que llegan a puerto. Aquí puede respirar aire puro y salir de lo cotidiano. “El taller está cerca del muelle, pero tenemos que ir en una panga porque los barcos están en una yoma que es donde se succiona el pescado que se entrega a la pesquera para que las chiquillas del congelado lo procesen. A veces los barcos llegan a San Vicente con redes que hay que coser y, como están pegadas al barco, nosotros debemos ir hasta allá, ver

dónde está el daño y repararlo. En el barco siempre anda un tripulante redero y el contramaestre, ellos nos dicen: 'chiquillos el cuerpo 12 está roto, se rajó y hay que arreglarlo'. Nosotros tenemos que revisar, reparar, coser o parchar". A su juicio, lo más complicado de trabajar en un barco, es el constante movimiento y su ingreso, ya que deben subir por una escalera, pero se reconforta al saber que sus compañeros están ahí para ayudarla en lo que sea. "Hasta el día de hoy no me mareo. No es como estar en alta mar porque el barco está amarrado al pontón, es rico tomar airecito fresco". Sí recuerda que antiguamente no permitían que las mujeres subieran a los barcos, ya que se podían caer o lesionar. Pero con el tiempo descubrieron que la mayoría de las rederas venían de otras pesqueras donde ya habían realizado esta misma actividad, y como dice María Ingrid, "una vez que nos dejaron subir, ya no nos soltaron más, y ahora vamos a todas, igual que los chiquillos".

Una de las cosas más agradables de su trabajo es que puede realizarlo junto a su pareja. A diario agradece que puedan compartir, llevarse bien y ser compañeros. Se conocieron hace años, obvio, cosiendo redes. Daniel proviene de una familia de rederos, su padre también se dedicó a esta actividad de joven, al igual que sus hermanos. "Los 2 hermanos Vidal trabajan conmigo, así que somos una familia de tradición de rederos. A mi pareja lo conocí por años, no pololeamos al tiro, éramos amigos. Lo encontraba bonito, pero nada más. Me costaba confiar en los hombres por todas las cosas que escuchaba trabajando con ellos, por eso fui muy lenta, pero gracias a Dios mi flaco me salió buen marido".

En el trabajo diario los rederos, hombres o mujeres, cumplen el mismo rol y desempeñan las mismas tareas designadas por el capataz. Cada uno de ellos cose, trinca, encorcha y parcha, esta última actividad debe realizarse siempre acompañado, ya que la tarea resulta más accesible por el tamaño de las redes. "Se trabaja en pareja. Tengo un compañero, un gran partner con el que trabajo siempre. Mi marido no se pone celoso porque también es su amigo, incluso él le hizo gancho para que pololera conmigo, entonces lo adora".

María Ingrid se siente una afortunada, no sólo por tener trabajo y realizarlo junto a su marido, sino porque lo disfruta y lo realiza día a día con una sonrisa en la cara, pues sus compañeros son un divertido y gran grupo de trabajo. Reconoce que todavía se siente enamorada de su actividad ya que puede hacer cosas diferentes, como coser, tejer, descorchar, hacer mallas, o sea, desempeñarse en varias áreas en un mismo rubro. Lo único más complejo es que como madre siente que le dedica poco tiempo de calidad a su hijo. "A mi hijo me lo cuidan mi hermana y mi mamá, pero yo me pierdo tiempo valioso con él, pero tengo que hacerlo, porque es por su bienestar; uno no trabaja por uno, lo hace por la familia. Gracias a este trabajo junto al Dani nos podemos dar nuestros gustos y eso es fabuloso".

Siente que su trabajo le ha dado herramientas y oportunidades a la par que sus compañeros, ya que realiza las mismas funciones que un hombre y gana lo mismo. Quizás el único problema es que en la actualidad hay muy pocos rederos, no hay gente nueva que quiera trabajar en esto, piensa que quizás en un futuro las cosas se arreglen y exista una nueva generación que se motive por realizar esta actividad que María Ingrid describe como un arte. "El redero es aquella persona que no sólo rehace redes, si no que crea un arte. Lo hacen personas como yo y eso no va a cambiar, porque una máquina no puede hacer lo que nosotros hacemos". Se siente honrada de ser parte de este sector, ya que la Pesca Industrial y el trabajo que ella realiza, le ha permitido tener su casa y sus comodidades. "Mi trabajo me dio para pensar en tener hijos, una familia, mi casita, no será mucho, pero estoy cómoda. Mi trabajo me permitió enamorarme, tener alguien que estará conmigo en las buenas y en las malas y lo encontré gracias a la pega. Me enamoré de un redero igual que yo". Hoy todavía se siente cómoda realizando su oficio y aclara que mientras no sufra una enfermedad, que le impida trabajar, continuará siendo una redera. "Si Dios me da vida quiero seguir hasta jubilarme, es mi fuerte, lo tengo en la piel y lo haré hasta que me dé la salud y la vida".





TERRA











Huachimán

Miguel Quilodrán

TERRA

“

Me gusta ser huachimán, aunque quedemos poquitos. En Blumar somos 6 apenas y en las otras pesqueras los mismos tripulantes hacen nuestra pega, creo que somos una especie en extinción”.

Con 50 años, Miguel Quilodrán es aún un hombre joven. Sin embargo, cada vez que recuerda su vida antes de la pesca siente que ha vivido un siglo. Del mar y sus labores poco conocía. Nadie en su familia había estado ligado a este noble oficio, ni siquiera su hogar se encontraba cerca del mar. Sus padres son de Yumbel, ciudad de la Región del Biobío. Su madre fue maestra de cocina y su padre, auxiliar del liceo del pueblo. Cuando Miguel terminó sus estudios egresó con el título de técnico en electricidad, pero nunca lo ejerció, ya que le tocó realizar el Servicio Militar. En broma, comenta que todos sus hermanos lograron escaparse, menos él. Jamás imaginó que su vida daría un giro poco convencional cuando le pidieron el favor de acompañar a un joven que quería trabajar en el puerto de Talcahuano. Así, sin tener conocimientos de faenas pesqueras, partieron los dos, rumbo al puerto. A diferencia del muchacho, Manuel tenía entrenamiento militar y pudo desempeñarse como guardia, ya que sabía defensa personal. “Llegué el año 1991 al puerto, recién salido del Servicio. Ahí empecé a cuidar barcos, pasando por distintas pesqueras hasta el 2005, cuando di la prueba para tripulante y me dejaron de huachimán”.

Miguel ha desempeñado esta labor durante 14 años; una tarea que no sólo significa cuidar barcos. Con rigor militar, él y sus compañeros tienen que mantener las embarcaciones en perfecto estado. Cada vez que una nave recalca deben sacar la basura, los pertrechos y hacer los pedidos de cubierta y de aseo que necesita, además de llenar sus estanques de agua, mientras otro huachimán se pone en contacto con el motorista para realizar la faena de combustible, dejando así la embarcación lista para un nuevo zarpe. “Lo que más me gusta de mi oficio es que es dinámico. No estás esclavizado en un sólo lugar, ni únicamente en el barco. Tienes que ir a buscar materiales, salir para todos lados. No estoy amarrado en un puesto, ni ahogado en un escritorio como otros funcionarios de oficina. Para ellos son 8 horas de trabajo monótono, para nosotros no. Yo me siento libre, aunque siempre hay que estar al pendiente por si sucede algo. Una desconexión puede significar un grave accidente”. Quizás para quien no conoce la exigente labor que desempeñan estos hombres puede parecer un trabajo más, pero

Miguel sabe bien los riesgos de una mala maniobra. Un descuido puede provocar un accidente complejo, incluso la muerte de alguien; por esta razón, cada uno de estos hombres debe estar alerta y atento a lo que sucede a su alrededor, ya que en los muelles operan grúas que cargan y bajan material durante todo el día. “Muchas veces las cargas quedan suspendidas, y si no estás atento, te puede caer a ti o encima a alguien más y sería todo. La gente que no sabe no le toma el peso a lo que está pasando. Yo he visto accidentes que han sido graves y casi me sucede a mí. Conversábamos con un compañero y cerca de nosotros se ubicó una grúa, me dio mala espina y le pedí a mi colega que nos corriéramos. Cuando nos movimos, se reventó la manguera del pistón y cayó. Menos mal que me hizo caso o nos habría caído encima”.

Todos los días Miguel llega hasta su lugar de trabajo en la bahía de San Vicente. Aquí, los huachimanes tienen 3 turnos; mañana, tarde y noche. Su horario preferido es el de 4 de la tarde a 12 de la noche, así puede compartir con su mujer y sus 2 hijos por las mañanas. “Mi señora no me hace problema, ya se acostumbró a mis horarios. Cuando trabajaba de guardia era aún peor, sólo 3 personas nos encargábamos de todos los barcos. Podíamos estar una semana, incluso dos, sin llegar a casa”. Dentro de las funciones de un huachimán está la de recibir en los muelles a las embarcaciones cuando recalcan y trabajar en ellas hasta que terminen de descargar todos los barcos. Así, pueden transcurrir días.

Al llegar a la bahía, Miguel conversa con el jefe de turno y se informa de todo el movimiento, si hay barcos recalando o en zarpe, y se coordina con su compañero. “Al llegar a la bahía de Blumar, que es el lugar donde trabajo, te topas con los turnos salientes, motoristas, cargadores y tripulantes a los que también les toca guardia, ellos nos ayudan, ya que somos 6 huachimanes en total, 2 por turno y no damos abasto para cubrir todos los barcos”.

El trabajo en el muelle muchas veces puede ser caótico. Son cientos de personas las que trabajan junto a los barcos que entran y salen para ser atendidos. El movimiento y el contacto con esas personas, es una de las cosas que a Miguel más

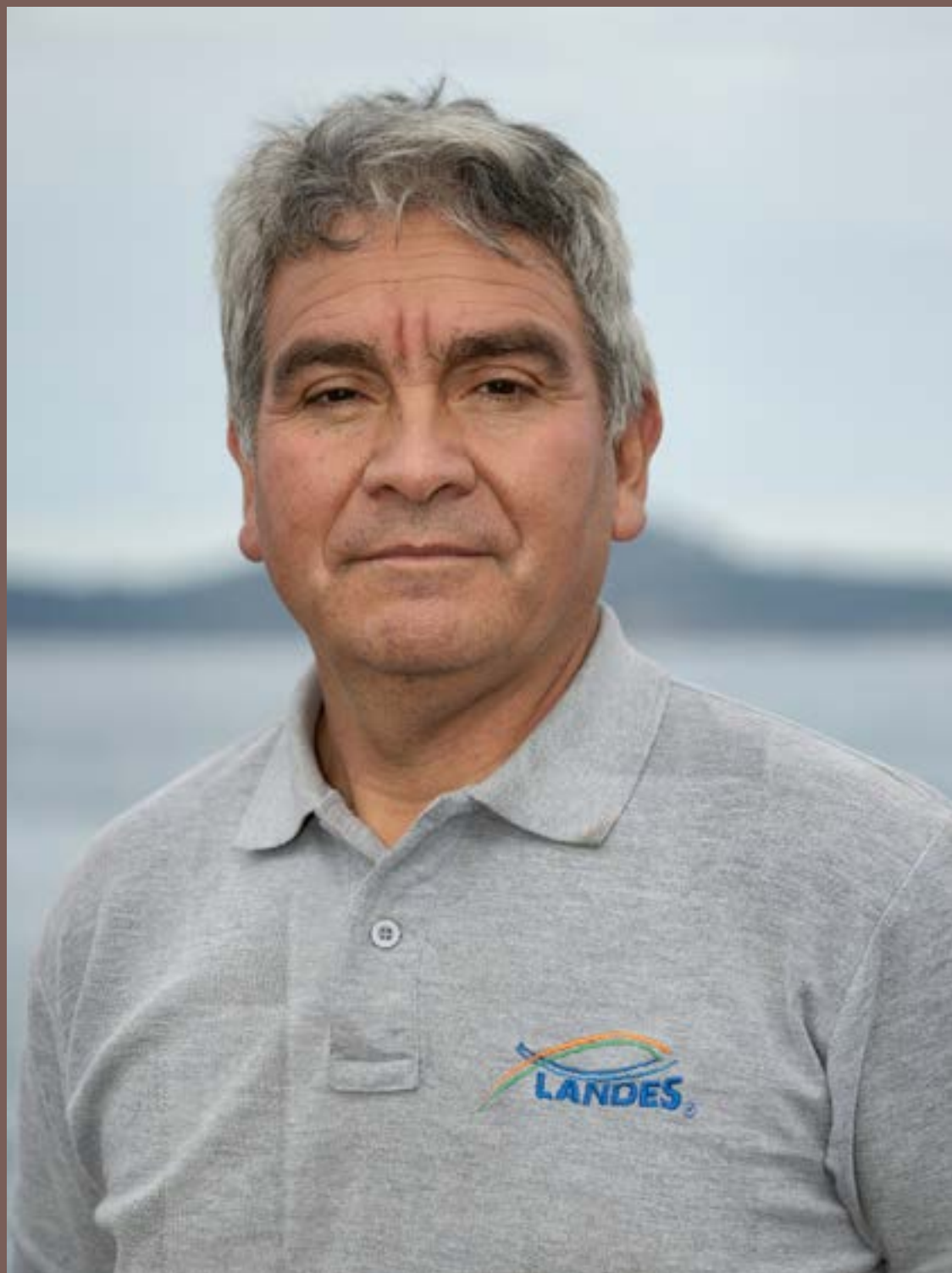
le apasiona. Y aunque en la actualidad los trabajadores deben conservar la distancia por el tema del Covid-19, igual mantienen una linda dinámica y la amistad que los une. “Acá en Blumar realmente hay compañerismo, porque en otros lados no es así. Cuando la gente se va de la empresa, echa de menos la camaradería que se da entre nosotros, no hay distinción de cargos, jamás se discrimina, es lo mejor que tenemos. Con mi compañero somos muy unidos, es mi partner y nos apoyamos constantemente. No hay envidias, por el contrario, tratamos de apoyarnos entre los dos, si uno tiene problemas el otro le ayuda, no es sálvate solo, eso no existe. Si realizamos una tarea compleja nos apañamos y lo resolvemos con eficiencia en menos horas que cualquiera, eso es lo que me deja más satisfecho”.

El compañerismo entre trabajadores se manifiesta durante todo el año gracias a diversas actividades que desarrolla la empresa para todos sus funcionarios. Como los institucionales de 18 de septiembre y 1 de mayo, y el gran evento que realiza la empresa para sus trabajadores y familias en Navidad. Miguel es parte del sindicato de harina de pescado, ellos también realizan su propio paseo. En 2019 realizaron una gran celebración, durante 3 días en una hostería en el Alto Bío Bío.

Miguel se da cuenta que durante estos años construyó profundos lazos que hacen que sienta orgullo del lugar en que trabaja, debido al constante apoyo que reciben, permitiéndoles realizar cursos de capacitación para perfeccionarse y desempeñarse mejor. La pesquera no sólo se preocupa de sus trabajadores dándoles todas las herramientas necesarias para ejecutar con seguridad su labor, sino que también se preocupa del medioambiente. “Cuando llegué a San Vicente el año ’91, nunca me imaginé que algún día iba a ver peces en la bahía, porque estaba totalmente contaminado. Pero ya no es como antes. Yo me reía porque cuando estaba soltero y viajaba a mi casa en Yumbel llegaba con la ropa impregnada y después, cuando volvía a trabajar decía, cómo era posible vivir con esa hediondez, no me daba cuenta de la contaminación, pero ya no se siente ese olor que existía cuando las pesqueras trabajaban y no había control”. En la actualidad, y gracias a las medidas realizadas, sólo se

siente olor a mar, ya que las empresas pesqueras se han preocupado de tratar el tema de los olores, realizando un exitoso trabajo medioambiental. Miguel cuenta que la bahía se encuentra limpia, las sardinas y pejerreyes han regresado.

Atardece en San Vicente y el movimiento en el muelle empieza a decaer. Los contratistas y la gente de paso, esos que entran y salen todos los días como invitados de la casa, se empiezan a retirar. Sólo quedan los de siempre, Miguel y sus compañeros, esos trabajadores que se han convertido en familia y le dan vida al muelle. Es en ese instante, y si no hay descargas, cuando puede relajarse un poco, sólo un poco, y pensar en su familia, en sus hijos que ya están grandes. El mayor es ingeniero en Informática y la menor dará la PSU este año; Miguel cree que estudiará Biología o Química, no sabe muy bien qué quiere, sólo se alegra que sea una carrera profesional, nunca quiso que se dedicaran a la pesca porque es un trabajo muy sacrificado según él, que depende de muchos factores que a veces son inciertos, como el clima o los tiempos de trabajo, no sólo de la pesca. También reflexiona sobre su trabajo, sobre su futuro y en cómo quiere ser recordado. “Es una labor dura, pero me gusta. Me gusta que la gente diga que hago bien mi pega, que no dejo cosas al azar. Que soy detallista. No me gusta dejarle trabajo a alguien más o dejar cosas para después. Soy enemigo de dejar trabajo para el día siguiente, si veo que lo puedo hacer lo hago, eso me llena de orgullo, siempre he sido así, soy perfeccionista. Por eso me siento realizado y feliz cuando llego a mi casa, porque di todo de mí, no me fui pensando, si lo hubiera hecho de otra forma, por qué no lo hice así, eso me llena. Soy alguien atípico. Me gusta mucho mi oficio, me gusta ser huachimán, aunque quedemos poquitos. En Blumar somos 6 apenas y en las otras pesqueras los mismos tripulantes hacen nuestra pega, creo que somos una especie en extinción”.



Yomero

Patricio Quintana

“

Cada uno de nosotros de alguna manera cooperó, hasta los jefes, todos juntos levantamos la empresa para que siguiera funcionando tras el terremoto”.

La historia de Patricio Quintana como hombre de mar se inicia hace 25 años. Como suele suceder con algunos eventos de la vida, Patricio no tenía la intención de navegar en una gran embarcación ni trabajar en faenas pesqueras, simplemente buscaba un trabajo digno para mantener a su familia. Es más, la única conexión que tenía con el mar era la actividad que su madre, operaria de la pesquera San José, desarrolló por décadas para llevar el sustento a su casa, debido a la ausencia de su padre.

Patricio llegó al Departamento de Seguridad de Landes hace 25 años como vigilante privado. En ese entonces, usaba armamento porque tenían que salir a rescatar a los barcos, ya que existían los famosos "Gatos"; individuos que se subían a las embarcaciones a robar pescados. Con el tiempo, este cuerpo de vigilancia se disolvió y el año 2003 Patricio tuvo la oportunidad de ocupar un cargo de yomero en el pontón Agua Marina. "El yomero es el encargado de operar la yoma, que es como una suerte de aspiradora gigante que succiona el pescado y lo empuja a la plataforma de descarga que está en la bahía. Fui yomero hasta el 2011, cuando me convertí en supervisor de descarga, puesto que mantengo hasta hoy". Aunque no navega en alta mar, debe cumplir con todas las obligaciones que exige la Gobernación Marítima, por ejemplo, tener al día su libreta de embarque como si fuera un tripulante más. Cada día sus labores inician a las 8 de la mañana en la bahía de San Vicente, donde están los tripulantes y el personal de descarga. Luego de saludar a sus compañeros conversa con el jefe de turno para saber qué harán con la descarga, si hay alguna novedad o indicación de parte de la planta de congelados. Si todo está normal, se dirige a la panga Agua Marina. "Ahí me subo a 'Pangues 2', que es una embarcación chica que traslada a las personas hacia el pontón o hacia los barcos. Con mi compañero estamos a cargo del pontón. Llegando me equipo con mi radio, mi ropa de seguridad, y de ahí voy hacia la embarcación que está desembarcando el pescado. Mi compañero me entrega el turno y me da las novedades, ahí nos coordinamos".

Lo más complejo del trabajo de Patricio es la descarga en sí, ya que involucra conservar la seguridad

de la embarcación y del personal. Un mal movimiento puede ocasionar daños en el motor hidráulico, provocando costos, tiempos y una infinidad de problemas por resolver; de ahí, que una vez al año se realice una revista de cargo, de seguridad y de todo lo que implica una embarcación. "La revista es como la revisión técnica, llega un inspector para el motor, otro para la seguridad y otro para la radio. Debemos cumplir con tener nuestros equipos autónomos, nuestras líneas de aire, arneses, todo lo que implica el perfecto estado de la seguridad; pero no es problema, durante el año hacemos mantención preventiva para tener todo impecable".

Como buen hombre de mar, Patricio es una persona amante de su trabajo, disfrutando todas y cada una de las áreas en las que se desenvuelve. A veces, no sólo debe atender las descargas de barcos, sino también de lanchas artesanales. A estas últimas deben prestarle el servicio lo más rápido posible, ya que tienen que regresar inmediatamente a pescar. "Soy bien dinámico en ese aspecto, además mi pega nunca es en solitario, tengo que interactuar con el piloto de la embarcación, el capitán, el motorista y con el personal de descarga. A pesar de que muchas veces parece un trabajo caótico, hay tiempos de espera, y cuando eso ocurre puedes conversar con los compañeros sobre el futuro, la familia, lo que quieren estudiar los hijos, hay camaradería porque nos conocemos hace años, hacemos cursos e interactuamos con personas incluso de otras empresas, a veces llegan embarcaciones con tripulantes que conoces, porque trabajaban o habían pasado por la empresa".

Quizás uno de los momentos más complejos que le ha tocado vivir a lo largo de su carrera y donde pudo demostrar el compañerismo del que tanto habla fue el 27 de febrero de 2010. Ese día Patricio entraba a trabajar a las 20 horas porque debían descargar "El Guachinango", un pesquero de la empresa que traía sardininas. "Me fui en micro y sin mentir escuché en la radio Bío-Bío de una posible alerta de tsunami por terremoto en Japón, yo pensé que sería una subida de mar, porque años atrás hubo un terremoto en Japón y acá en San Vicente la mar sólo subió 50 centímetros, asumí que iba a ser así". Cuando Patricio llegó a embarcarse

a la panga, notó que la marea estaba extraña. No había olas, el agua estaba como una taza de leche. Al llegar al pontón hizo lo de siempre, hablar con su compañero de trabajo, cambiarse de ropa y descargar. Mientras observaba de lejos la playa, les indicaba a los trabajadores que estaban a su alrededor que miraran la marea. Patricio se había percatado de que había algo raro, pero a pesar de lo anterior, siguieron haciendo su trabajo hasta que un remezón sacudió la embarcación. “No sentí el terremoto como debería. En el pontón es como que pasara algo por debajo, como cuando uno pasa con el vehículo por unos baches, al mismo tiempo escuchaba la sonajera de estructuras que caían en el muelle, los autos desaparecían en el mar, pensé al tiro en mi señora y mis hijos que estaban chiquititos, traté de llamarlos, pero no me comunicaba. Yo pensaba, ¿qué hago aquí si llega una ola? Me coloqué el chaleco salvavidas y tomé el picarón que es un aro salvavidas, imaginé que me podría hacer flotar”.

Mientras todo a su alrededor se movía, Patricio analizaba lo que podía pasar y lo que él podría hacer, por suerte nada sucedió. Afuera en la bahía todo lo que era cemento se deformó. Un auto comenzó a hundirse en la playa y una gran ola había arrancado todo el muelle. Los hombres salieron como pudieron. Al día siguiente Patricio comprobó que su familia estaba bien y fuera de peligro, tomó su radio de comunicación y llamó al jefe de turno en la bahía avisando que estaba disponible para trabajar. Para Patricio era imposible quedarse en la casa en una situación como esta. “Yo fui a hacer guardia a los barcos, al pontón, estuvimos 24 horas en guardia. Después me tocó ir a la empresa, a la fábrica de harina, tuvimos que ir a sacar barro, reparar, tratar de dejar limpio. Ahí subió más o menos dos metros la marea, dejando barro negro, destruyendo harto. Fue importante ir a ayudar, porque la empresa es como nuestra segunda casa y no es una empresa grandota, así que, si la empresa se tenía que recuperar, uno debía estar ahí. Todos con la pala, todos haciendo de todo. Cada uno de nosotros de alguna manera cooperó, hasta los jefes, todos juntos levantamos la empresa para que siguiera funcionando y gracias a Dios fue posible”.

Para Patricio, ningún sacrificio es poco ya que considera que su lugar de trabajo es diferente a otras empresas, convirtiéndose con los años en su segundo hogar. Un espacio donde tiene la libertad, si quiere, de hablar con el jefe de flota simplemente tocando la puerta. La confianza es tal, que incluso conoció a don Boris, uno de los fundadores de la pesquera. “Cuando lo conocí era viejito y muy querido por todos los trabajadores, porque él llegaba a las personas, se preocupaba de sus colaboradores, de su gente, y velaba por lo que necesitaban. Conversaba con todos, recuerdo que nos decía: ‘vamos a hacer esto, necesitan un casino, vamos a hacer un casino’. Esta empresa es así, no es como que el jefe es jefe y hay que pedir audiencia 2 semanas antes para ir a hablar con él. Años atrás trabajé en otra empresa y para poder hablar con el jefe de flota debía llegar a las 8 de la mañana, eran las 12 y seguía esperando. Así que siempre agradecido de la pesquera, donde me han dado buenas oportunidades y no las he desperdiciado”.

Patricio repasa su historia de vida con alegría y algo de nostalgia, ya que al interior de su familia nunca sintió el apoyo de alguien que pudiera orientarlo en los momentos más complejos. “Yo nunca miré mi futuro, nunca me pregunté qué será de mi vida, veía una muralla de color negro, no me proyectaba, me daba miedo, quizás porque tuve un padre ausente y una madre de su tiempo, de su generación, esa de, ¿terminaste de estudiar? Entonces, a trabajar”. Hoy está sumamente agradecido de su mujer, ya que ha sido su gran bastión, y por supuesto, de Landes, donde ha hecho una hermosa carrera. Patricio ha hecho de todo y eso lo llevó a aprender y valorar cosas que, tal vez, de joven no veía o apreciaba, que son una familia. “En lo personal y como profesional he conseguido tantas cosas gracias a la pesquera. Tener mi casa, mi hogar, estar tranquilo, no tengo que andar preocupado por nada, desde que estoy en Landes he sentido tranquilidad. Yo creo que la vida me llevó por un buen camino, me ha ido bien. Me gustaría seguir evolucionando en mi trabajo, ahora topo un poco con mi edad. Capitán no, porque se requiere experiencia de pesca, de navegación, pero quizás motorista, Me gustaría seguir perfeccionándome en lo que hago”.







Operador de Grúa de Muelle

Pedro Heredia

“

Soy un agradecido de Dios, de ahí que me esfuerce por hacer mi mejor trabajo, que cuando me baje de la grúa nadie tenga que felicitarme, me felicito solo, porque al terminar mi turno sé que a nadie le ocurrió nada y todo salió bien”.

Hace más de 30 años Pedro Heredia dejó el campo de su familia en Los Ángeles para buscar un futuro mejor. En Talcahuano encontró el amor, formó una familia, construyó su casa y a sus 49 años es feliz trabajando en un oficio que lo apasiona. Cada vez que observa desde la ventana de su hogar esa impresionante panorámica del puerto recuerda con nostalgia el camino recorrido. Su padre era campesino al igual que su madre. Ambos trabajaban un terreno de 28 hectáreas que tenía su abuelo donde había viñas y se cosechaba uva para vino y aguardiente. En él también se criaban animales, sembraban porotos, papas, remolacha y había vacas para sacar leche. “Yo me manejaba en todo porque cuando uno era chico, si sabías amarrarte los pantalones, ya servías para el campo. Allá era muy difícil estudiar, estábamos en la periferia de Los Ángeles y había que irse internado, tuve malas experiencias y le dije a mi mamá que no quería estudiar más, así que tengo hasta segundo medio rendido. Trabajé un tiempo y de ahí una tía me ofreció su casa para que me viniera a Talcahuano. Yo tendría unos 17 o 18 años”. Durante ese periodo, Pedro conoció a su señora y se enamoró perdidamente de ella. Se casaron el 23 de febrero de 1992 con sólo 19 años. Eran tan jóvenes que su padre tuvo que firmar por ellos, ya que eran menores de edad, e inmediatamente comenzaron a construir su “nidito de amor” para poder vivir juntos. “Siempre les digo a mis hijas que sólo paramos la casa, porque los pizarreños estaban pelados arriba y las ventanas eran de nylon. Esa era mi vida”. Durante esos años las cosas en el país no andaban bien, costaba encontrar trabajo y Pedro había pensado regresar al campo. Fue justo en esos instantes de desesperación que su suegro le ofreció buscarle empleo para que no tuviera que volver al campo. Fue así como empezó a trabajar en descarga en la pesquera El Golfo. Era una actividad sacrificada, aun así, se mantuvo muchos años en la empresa haciendo reemplazos y trabajando mucho. “Aguanté, era joven, y lo que ganaba me servía para terminar mi casa. Mi suegro era operador de grúa en El Golfo. Yo veía como trabajaba y quería aprender. Me instalaba en la pisadera y miraba sus movimientos. Me enseñó a manejar, me retaba porque de primera me costó, como toda cosa, pero aprendí”. Pasó el tiempo y a Pedro se le presentó una oferta

que no podría rechazar, trabajar como operador de grúa para pesca a granel. “En esos años la pesca encajonada era la más delicada, era para el filete, y estaba la otra, la pesca a granel. Si los barcos traían 8 mil encajonados, 2 mil cajas eran a granel, era harta pesca que se exportaba laminada a China. Ahí me pulí bien. Me hice gruero porque en la pesquera Bío Bío necesitaban un operador de grúa, me costó porque las máquinas no eran las mismas que donde trabajaba”. Pedro fue contratado en 1998 y se mantuvo por 10 años, hasta que Bío Bío se fusionó con El Golfo y varios trabajadores fueron despedidos en este proceso. Pero sólo alcanzaría a estar un año desvinculado, pronto lo volverían a llamar porque las grúas seguían funcionando y necesitaban a alguien que hiciera su mantención. Pedro era el hombre perfecto para este trabajo, no sólo las conocía, sino también las operaba.

En la actualidad, las máquinas que tiene la posibilidad de manejar son de última tecnología. Económicas en cuanto al consumo de petróleo y aceites, permitiendo, además, perfecta movilidad en un área reducida. “Mi espacio de trabajo es igual que un camión. Encima tiene una pluma, un brazo de 12 metros por donde pasa un cable, ese es el que vamos adecuando a las bodegas de los barcos. Nos posicionamos a la orilla de las embarcaciones, y de ahí, cuando estamos al lado del barco, hacemos la maniobra de descarga. Tenemos un radio de trabajo de 9 metros desde el centro de la máquina a donde están las bocas de las bodegas de las naves. Levantamos entre 700 y 800 kilos. La “linga”, que es como le llamo cuando va saliendo la carga, se demora aproximadamente un minuto entre salir y llegar al camión”.

La idea es que en este proceso la operativa sea realizada de la manera más efectiva posible para que la pesca llegue en las mejores condiciones por la cadena de frío. La carga es maniobrada por 14 personas, ellos son los descargadores. 6 capataces operan en la bodega del barco, 4 o 5 lo hacen arriba y uno dirige la maniobra, es el rigger portuario o portalonero, como se le conoce en la jerga marítima. Pedro se queda adentro de la cabina absolutamente concentrado para no cometer ningún error, ya que puede llegar a trabajar hasta 10 horas se-

guidas. Los barcos arrastreros traen entre 140 o 180 toneladas de merluza en caja, la que viene cubierta de hielo para que no se estropee la carga, ya que es para consumo humano. “Se sacan 30 cajas para arriba y la grúa levanta todo eso. Los muchachos arman en bodega y el rigger o portalonero me da la señal, así yo elevo la carga y la llevo hacia el camión, se cargan mil cajas por camión. Un barco trae 8, 9, 10 camiones de pesca y nosotros nos demoramos entre 50 minutos o una hora por camión. Antes éramos 4 grúas, pero cuando nos quitaron la jibia despidieron a uno, así quedamos 3, los cuales hacemos turno de 8 horas. Fin de semana por medio uno descansa y se hace cambio de turno. Sin embargo, en la parte portuaria se pueden ver 20, 15, 10 grúas, pero son todas máquinas diferentes, porque existe una grúa para cada necesidad”. Cuando Pedro se inició en la pesca se cargaban camiones abiertos y la pesca era encarpada. Todo era a pulso y aunque se ocupaban grúas, era un sistema más duro, lo que significaba un mayor desgaste para los operarios. “Ahora hay un método para tomar las cajas, le llamamos “trapa”, que se pega a la caja, la engancha y levanta. Antes, usted la tiraba con un gancho y se tiraba una por una, así de terrible era, ahora no, porque los muchachos toman de a 10 y las arrastran con el gancho. El tema de la descarga se ha mantenido prácticamente igual, son pocos los cambios. Ha avanzado la tecnología, pero se ha mantenido la maniobra”.

Con los años Pedro ha sido testigo de momentos complejos, porque a pesar de las precauciones, la faena pesquera presenta peligros casi a diario. Por eso cuando hace turnos de noche debe dormir, descansar para estar ciento por ciento metido en el trabajo. Pedro sabe que cualquier descuido puede ocasionar la caída de la maniobra sobre alguien o cortarle un dedo a un compañero. “Tenemos unas rejillas que nos protegen por arriba y por el frente. Así que actúo siempre con precaución. Si mi compañero está trabajando y lo voy a relevar, tengo que pararme, mirarlo y ver lo que está haciendo y no llegar y pasar a cabeza gacha, eso es lo que a la gente le cuesta entender. Gracias a Dios yo no he tenido problemas, siempre hay que estar atento, sobre todo en las noches. Cuando me toca turno nocturno entro a las 23. A veces los barcos andan

afuera y no hay pega, pero cuando hay me toca hasta las 8 de la mañana, entonces tengo que prepararme y dormir mínimo 6 horas porque si no me da sueño y es como manejar, un pestañazo y puedes provocar un accidente”. Por suerte, Pedro sólo ha tenido problemas mecánicos sufriendo la caída de su carga o de una red por la falla de un reductor, sin ocasionar mayores problemas. Consciente de las complicaciones de su trabajo, forma parte del sindicato para representar a los operadores de grúa en la mesa negociadora. A su juicio, no existe nadie mejor que él para hacerlo ya que conoce el oficio. “Quién va a estar ahí, a las 4 o 5 de la mañana, sentado, sintiendo frío, ¡yo po! Negocié para los 3 compañeros y nos fue bien, me gustó la experiencia, fue bonita”.

Pedro ha experimentado una larga e intensa vida trabajando con máquinas y una década desempeñándose en PacificBlu. En este tiempo, y a pesar de los riesgos, ha logrado enamorarse de su profesión, aprovechando al máximo cada día y preocupándose de que todo salga a la perfección. Sí, le fascinan sus máquinas; sabe que gracias a ellas lleva comida a su hogar, por eso las quiere, las cuida, las pinta, las repara, las mimas, hasta limpia sus neumáticos. “Soy un agradecido de Dios, de ahí que me esfuerce por hacer mi mejor trabajo, que cuando me baje de la grúa nadie tenga que felicitarme, me felicito solo, porque al terminar mi turno sé que a nadie le ocurrió nada y todo salió bien. Si me cuido y la salud me acompaña, podré seguir trabajando para terminar mi casa, sin deudas y poder viajar con mi señora. ¿Sabe? estuve a punto de ser tripulante, pero no quise y no me arrepiento, porque aprecio llegar todos los días a mi casa, el jugar con mis hijas cuando estaban chiquitas y dormir con mi señora bien juntitos. Navegando iba a ganar plata, pero la plata no lo es todo, si no tienes felicidad. Y hasta aquí estoy feliz donde estoy”.







La geografía de nuestro territorio crea un vínculo indisoluble entre la tierra y el mar, y con ello condiciona aspectos tan disímiles como la alimentación, el esquema productivo, las formas de vida o las artes. Los chilenos también vivimos en el mar, y él es fuente de trabajo y alimentación saludable para millones de personas.

“Vidas de Tierra y Mar” recoge la configuración de un sector productivo a partir de la experiencia de algunos de sus protagonistas. En particular, de quienes construyen y desempeñan oficios únicos que permiten elaborar alimentos sanos y de alta calidad. Por eso este trabajo no trata de producción, sino de las personas que la hacen posible. Aquí se captura parte del esfuerzo, intuición y dedicación por perfeccionar un oficio; algo del sentimiento y los sueños que inspiran cada turno o cada zarpe; o parte del compañerismo, la tenacidad y los sacrificios que hay detrás de las ganas de surgir en la vida.

Lo que encontrará en estas páginas es la emocionante e inspiradora historia de hombres y mujeres que ponen corazón a su trabajo. Ciertamente millones lo hacen, pero a través de ellos reconocemos a quienes dejaron y dejan una huella que no queremos que se borre.