







¡BIENVENIDO A BORDO!



Ana Caravaca Caballero

# ¡BIENVENIDO A BORDO!

ÁLTERA  
EDICIONES



Primera edición: febrero de 2018

© Comunicación y Publicaciones Caudal, S.L.

© Ana Caravaca Caballero

ISBN: 978-84-16645-94-7

ISBN digital: 978-84-16645-95-4

Depósito legal: M-2638-2018

Ediciones Áltera



C/ Marcenado 14

28002 Madrid

[info@ediciones-caudal.com](mailto:info@ediciones-caudal.com)

[www.ediciones-caudal.com](http://www.ediciones-caudal.com)

Impreso en España



*A la ita...in memoriam*





## Querido lector:

Gracias por haber escogido este libro para leerlo, regalarlo o simplemente como adorno para su estantería. Le aseguro que en el momento en el que empiece a leerlo no podrá parar, o al menos esa es mi pretensión.

Cuando empecé a escribirlo me dije a mí misma que no saldría del cajón de mi mesa, pues como podrá comprobar más adelante, es bastante íntimo, ya que son los pensamientos y reflexiones que tuve durante el tiempo que fui a trabajar a un barco de pasajeros.

Quiero que sepa que tanto el nombre de la compañía, como el de los personajes son ficticios, incluso el nombre del barco, ya que no afectan para nada al mensaje que quiero transmitir.

Es sabido por todos que la vida en un barco es dura por el hacinamiento, la monotonía y la soledad. Pero como todo sacrificio, tiene su recompensa, y en este caso es económica. Lo que ocurre es que la riqueza es una cuestión relativa. No es lo mismo mil dólares en Estados Unidos que en Filipinas, por eso no podemos juzgar a nadie que se deslome por una cantidad que a ojos vista parezca ridícula, ni criticar a la empresa que otorga los salarios acorde al tipo de trabajo; tampoco tenemos los mismos valores culturales ni sociales ni religiosos quienes trabajamos allí. ¿Se imagina trabajar en una torre de Babel flotante, con más de ochenta nacionalidades en un espacio ínfimo, las veinticuatro horas del día? Sencillamente hay que mantener una disciplina muy férrea para que no salten chispas a cada minuto. Por eso me pareció interesante describirlo. Pero el culpable de que ahora esté usted leyendo esto, es del reconocido y genial (que en paz descansa) David Foster Wallace, cuya obra *Algo supuestamente divertido que nunca volveré a hacer* encendió en mí la mecha

para completar su visión de cómo transcurre la vida en un barco, los siete días que duran (7NC) estos paquetes vacacionales.

Wallace fue invitado a ser un pasajero más por la empresa para la que trabajaba, para escribir un reportaje en base a todo lo que viera allí dentro, por lo que se puso manos a la obra y comenzó a narrar lo que iba viendo cubierta por cubierta, día a día y momento a momento. El resultado fue una genial obra que puso en entredicho si la verdadera felicidad se puede comprar, porque estos buques son verdaderos imanes para miles de pasajeros a los que se les promete que van a ser felices sí o sí y cueste lo que cueste.

Pero ¿quién se encarga de crear y mantener esa felicidad sino los tripulantes? Desde el eslabón más básico, los friegaplatos, pasando por los de atención al cliente hasta llegar al mismo Capitán, todos tienen como único objetivo, obligación y compromiso, hacer felices a los pasajeros. Y para ello cada uno, en su puesto de trabajo, luchará por lograrlo. El cocinero no descansará hasta que no vea que la gente rebaña los platos; la peluquera, dejará impecable a la señora que va a acicalarse, y el acróbata actuará todas y cada una de las noches, aunque lo tenga que hacer drogado para soportar el dolor. Porque la felicidad, al igual que la riqueza, es una cuestión meramente personal, ¿o no? Aunque el dinero es el dinero, y en eso consiste...en ganar cuanto más, mejor.

Espero que le guste y que, después de leerlo, decida si se quiere hacer rico. Oportunidades no le faltan.

Ha pasado un año desde que vine de trabajar de médico en el barco más grande del mundo. Se llama el Bastión de los Mares, y tiene una eslora equivalente a más de tres campos de fútbol seguidos.

Los barcos, cuyo nombre acaba con la coletilla «de los Mares», son de la compañía Real Antillana, la más poderosa del mundo.

Para todo aquel que se pregunte el motivo de escribir este ensayo, he de decirles que, lejos de ser un motivo literario, exhibicionista o frívolo, no es más que una terapia «a largo plazo», que me ha permitido ver en la distancia lo que allí viví y sentí para convencerme de que fue verdad. He sido testigo de la convivencia, las normas y el día a día que tenía lugar allí dentro y que poco tiene que ver con la vida a la que estaba acostumbrada en España. He conocido una torre de Babel navegando sobre el mar y el sentir de ochenta nacionalidades, cuya religión tenía nombre de empresa, a la que adoraban y por la que muchos ofrecían su vida.

Este hormiguero, que era a su vez una representación y una pequeña porción del mundo, pasó de ser un Aleph a convertirse en algo real. Un planeta surcando aguas caribeñas del que pude escapar, pero en el que muchos viven atrapados de por vida. A ellos va dirigido este libro. A los tripulantes de largo recorrido. A los atrapados. A los que viven su existencia en esta urbe flotante de millares de habitantes a la deriva del mar, propiedad de la compañía Real Antillana o cualquier otra mega compañía de las que nos habló Foster Wallace.



## LO QUE FOSTER WALLACE

### NO PUDO CONTAR

Supé quién era Foster Wallace porque su libro me lo recomendó mi hermana. Había oído hablar de su *bestseller* *Algo supuestamente divertido que nunca volveré a hacer*, el cual trata sobre los cruceros de las mega-compañías 7NC y la cultura americana, y no dudé en comprarlo para empezar a leerlo. Reconozco que me lo devoré en menos de tres días, porque lo llevaba descargado en el móvil y cada vez que tenía un rato libre, me ponía con él. En sus páginas, nuestro querido Foster Wallace nos cuenta en qué consiste la vida de un pasajero en un crucero de este tipo y, aunque no deja de ser un documento interesante y ameno, no traspasa la frontera del resto de los que lo ocupan, es decir, sus tripulantes. Entre otras cosas, porque está estrictamente prohibido meterse en los entresijos de un barco y la gente que lo mantiene vivo. Qué comen, dónde duermen y qué hacen en el tiempo libre que les queda. Por eso no dudé en plasmarlo yo misma. Todo aquel que haya leído la obra de este célebre autor podrá conocer, a partir de ahora, la otra cara de un crucero y la vida real de los que lo habitan para que, de esta manera, se pueda hacer a la idea del coste humano que supone disfrutar unos días de vacaciones en un sitio como este.

Tengo que decir que su libro me sorprendió por varios motivos. En primer lugar, por la gran similitud de mi barco con el *Nadir*, el barco en el que estuvo embarcado Wallace para hacer el reportaje. Pero lo más increíble de todo, es que fue escrito hace más de veinte años, en 1995.

¿Cómo era posible que todo siguiera prácticamente igual? Cambiaban algunos detalles como el tema de las cisternas de los váteres, el internet y otros detalles que, por aquellos tiempos, no estaban muy desarrollados, pero el resto... el resto, incluido el tipo de gente que iba en ellos y los trabajadores de mono azul, ¡por dios!, era lo mismo.

El que haya leído su libro y ahora lea el mío, encontrará bastantes similitudes, pero que no se ponga nervioso porque, aunque se trate de lo mismo, yo me voy a centrar en lo que Foster Wallace no pudo escribir. Para ello es fundamental que uno se imagine dónde tiene lugar esta historia. El *Bastión de los Mares* es lo más parecido a un bloque de edificios a la deriva o un trozo de calle navegando. Algunos dicen que es como un centro comercial, pero no es cierto, es como si fueran veinticinco centros comerciales juntos, con la misma población que si se tratara de un pueblo. Un pueblo de nueve mil habitantes y con todos sus servicios, excepto un supermercado, el ayuntamiento y un parking.

En los documentales de *Youtube* lo anuncian como que tiene siete barrios (según la temática), diecisiete cubiertas, veintitrés cocinas, pista de patinaje, un anfiteatro, un teatro al aire libre, piscina con trampolines, rocódromo, varias discotecas según la edad, restaurantes de diferentes nacionalidades, biblioteca, heladerías, tiendas de regalo, una clínica dotada casi como un hospital, coctelería, salón de jazz, un casino, dos gimnasios, cine, guardería, joyerías, una helisuperficie y un sinfín de bares. Y es cierto. Pero no solo tiene lo que muestra la publicidad, sino que dispone además de servicio de reprografía propio, lavandería, oficina de recursos humanos, restaurantes, otras discotecas y bares para tripulantes, aulas de formación, incineradora, generadores de agua potable, calabozo y un cibercafé, así como media docena de salas de conferencias y miles de camarotes.

Desde el primer momento en el que entré en contacto «espiritual» con Wallace, me sentí su cómplice y su amiga. Me enganché a su libro desde la primera página y buscaba siempre un rato para leerlo. La mayor parte lo hice en la *jogging track*. Menos comer, dormir y trabajar, me pasaba el día entero recorriendo la pista de atletismo que bordeaba el perímetro del barco. Allí caminaba, corría, conocía

gente, charlaba con mis compañeros, estudiaba inglés, veía el mar o los barcos, hacía fotos, me paraba a descansar o tomaba algo, reflexionaba o lo que fuera, con la peculiaridad de que casi todo lo hacía andando y siempre en la misma dirección, recorriendo sus seiscientos setenta metros día y noche, noche y día. Vestida de calle o de uniforme, en alta mar o atracados en puerto. Entre otras cosas porque, salvo esta, no había ninguna otra cubierta al aire libre, salvo las últimas, la quince y la dieciséis (la diecisiete solo era una sala vip) y, por lo tanto, la *jogging track* era como si fuera la terraza de casa, la única que daba al exterior y en la que se podía estar tranquilo.

Llegar a trabajar a un sitio de estos no es cuestión de un día para otro, todo lo contrario, es un proceso costoso —en tiempo, sacrificio y dinero— que cuando se consigue es, se supone, para toda la vida.

Según decían mis compañeros no había casi españoles trabajando en cruceros lo cual, imagino, es por varios motivos. El fundamental, porque se requiere un certificado internacional de navegación llamado STCW, que es imprescindible para trabajar en un buque. Este certificado consta de aproximadamente setenta horas de formación y es impartido por muy pocas empresas en España, amén de que algunas son un poco mafiosas, porque prometen colocarte nada más terminar la formación a cambio de una gran suma de dinero y luego no es verdad. Además, las mega-compañías más importantes son americanas y los americanos te piden cartas de referencia hasta de cuando ibas a la guardería (cuantas más, mejor). Sin contar con que te piden un nivel alto de inglés para trabajar de fontanero, electricista, soldador, peluquera, barman, crupier y lo cierto es que, en España, no es muy habitual que este tipo de trabajadores hablen un inglés fluido. Por eso, gran parte de los que hemos entrado ha sido a través de «agencias de reclutamiento» que nos han «captado» a través de alguna red profesional tipo *LinkedIn*. A partir de ahí, hemos tenido que seguir un proceso de selección y acreditación hasta llegar a embarcar. Veamos un poco en qué consiste.





## EN BUSCA DE UNA NUEVA VIDA

Si quieres buscar trabajo en el extranjero, lo primero que tienes que hacer es prepararte un buen currículum vitae en inglés. Sobra decir que cuanto mejor te vendas, más oportunidades tienes de que te llamen. En mi caso fue un reclutador llamado Micky el que me escribió para proponerme trabajar en la Antillana, pues según él — luego pude comprobar que no era cierto—, estaban muy necesitados. La primera vez que entró en contacto conmigo me encontraba casualmente en Miami, ya que fui a repatriar a un paciente. Aunque apenas estuve un par de días, me encantó la ciudad, el clima y el hecho de que casi todo el mundo hablara español. Fueron tres días de ensueño: el sol, la playa, los barcos... Era lo que me faltaba para cambiar de vida, ya que estaba harta de sentirme tan desprestigiada en España. Los médicos, en general, cobramos muy poco y tenemos unas condiciones verdaderamente precarias, por lo que llevaba tiempo planteándome irme fuera a trabajar. Así que cuando recibí el mail del reclutador, a pesar de que veía que sería imposible conciliarlo con mi vida familiar, me faltó tiempo para decirle que sí estaba interesada. Fue él quien me puso en contacto con Kristy, la secretaria de dirección de la compañía, y quien me invitó a una entrevista con el entonces Director Médico. Dicha entrevista tendría lugar un mes más tarde en Barcelona y sería el paso definitivo para ser contratada, por lo que era necesario investigar un poco en internet de qué iba eso de trabajar en un barco, por si me preguntaban allí.

Micky siguió escribiéndome con asiduidad hasta el día señalado, así como lo hacía Kristy, preguntándome cosas sobre mi formación, mi disponibilidad y sobre todo mi situación personal. Imagino que esta última no les encajaba en el perfil y tanteaban si iba de farol o

no, a pesar de que yo insistía en todo momento en que estaba interesada. En comparación a mi vida rutinaria y austera en Madrid, aquello me parecía maravilloso, a pesar de ser un caramelo envenenado: meterme en un barco a ganar pasta y hacer turismo, tenía unos pros enormes, pero también unos contras. ¿Qué hacer? No lo pensaba porque evitaba tener que tomar una decisión, así que seguí diciendo que sí a todo hasta el último momento. Reconozco que no terminaba de verlo. ¿Quién se puede ir con cuarenta y tres años, marido, hijo propio y tres «postizos», cuatro o seis meses a trabajar fuera de casa? ¿Qué buscas abandonando a tus amigos, tu gente, tu familia durante tanto tiempo? Si es por obligación, vale, pero ¿voluntaria? La respuesta era siempre la misma: «el que está deseando huir, el que lo necesita para comer o el que no tiene ningún compromiso». Y ninguna de estas situaciones era mi caso. Así que lo dejé en *stand by* hasta que no tuviera más remedio que decir que no.

El tiempo pasaba y yo tenía que comprar un billete si quería ir a Barcelona. Aunque ya les había confirmado mi presencia a Kristy y a Micky, lo puse a disposición del precio de este. De haber sido caro hubiera sido el principal revulsivo para no hacerlo, pero ocurrió la fatalidad de estar tirado, a cincuenta euros ida y vuelta. Para colmo ese día Javi, mi marido, tenía guardia y Juan, mi hijo, estaba de campamento. Es decir, no tenía otra cosa mejor que hacer. Además, mi hermana me alentaba a ello, con su consejo de «practicar entrevistas en inglés, para cuando llegase el trabajo de mi vida». Pero los trabajos son como las personas y el hecho de tontear con sapos no va a favorecer que se presente tu príncipe azul. Más bien diría yo que «quien con fuego juega, se acaba quemando», y eso fue lo que acabó ocurriendo.

Para mí, el barco siempre había sido un plan B, es decir, nunca le di importancia, quizás, porque no me costó nada conseguir el puesto. Después de estar allí y ver que había gente que mataba por seguir estando, pienso que fui muy afortunada. Imagino que fue esa apatía lo que hizo que acudiera a esa entrevista. Al fin y al cabo no tenía nada que perder.

El encuentro se hizo en un hotel de cinco estrellas cerca de la plaza de España a principios de julio. Aquí empezó el chorro de dinero

que tuve que invertir para trabajar en la Real Antillana porque, por supuesto, me lo tuve que pagar todo. En el hotel nos esperaba Micky, el reclutador, y el Director Médico, que había estado el día anterior en Lisboa reclutando también a médicos y enfermeros.

La entrevista fue cordial. El Director era un hombre muy atractivo y yo me sentía más segura que nunca, pues solo era una experiencia más. A medida que él me iba haciendo preguntas, yo me iba creciendo y sintiéndome mejor. En una palabra, que como me importaba un bledo, triunfé. A continuación, me mostró unos gráficos de desembarcos por causa médica de los años anteriores, además de unas fotografías de lo que era una *medical facility* (la clínica donde trabajaría), y todo un muestrario de momentos maravillosos y anécdotas de barcos. Todo el mundo me sonreía desde la pantalla, así como lo hacía ese hombre maduro de pelo blanco, ojos radiantes, azules y piel bronceada. Por un momento perdí el control, me sentía flotar y notaba que todo se había dispuesto para que yo estuviese allí en ese momento aceptando aquel puesto. Fue un horror. Sin apenas voluntad, acabé comprometiéndome a ir a trabajar a un barco unos meses después. Imagino que además de todas esas sonrisas y la voz cálida del Director, también influyó el sueldo: diez mil dólares al mes, contantes y sonantes, todos para mí, y sin tener que tributar en USA. Es decir, por cada semana que trabajara en el barco cobraría más de lo que cobraba en el SUMMA en un mes. No lo pude rechazar. Me daba asco. Dije a todo que sí. Acepté. Flipé. Y volví de nuevo a Madrid como si me hubiesen drogado. Solo veía barcos, lujo, uniformes, almirantes, sonrisas como la del Director y a mí triunfando. No se me ocurrió pensar que no todo lo que reluce es oro.

A la mañana siguiente, a las nueve en punto, llamé a la embajada de los Estados Unidos para que me ayudaran a buscar colegio para mi hijo. Parece ser que el gobierno de allí dedica una parte de su presupuesto a lo que llaman «programas sponsorizados», que consisten en subvencionar a familias que acogen a estudiantes de todo el mundo para que se empapen de cultura americana y luego exporten su experiencia. Esta partida presupuestaria la gestionan en España una serie de agencias que son las que contactan con el niño aquí, lo ponen en contacto con la familia de allí y lo tramitan todo de forma

rápida y segura. Además, es bastante más barato que si fuera todo privado.

La embajada se portó fenomenal. Me envió el nombre de varias agencias y, después de llamar una por una, concluí que la que me inspiraba más confianza era CIDI. Además, nos trató una joven llamada Sara que nos ayudó en todo momento y se portó de manera profesional y encantadora. El problema está en que, si tu hijo va solo un semestre, no le convalidan el curso entero, por lo que tiene que examinarse de todas las asignaturas a la vuelta y no todos los colegios lo permiten.

Así que al día siguiente me reuní con la directora de su colegio para exponerle la situación y me lo puso fácil (¡también ella!). Me dijo que no me preocupara y que le iban a ayudar en su aventura americana. Lo único que tenía que hacer allí era estudiar todos los días un poco el programa español para que, cuando volviera en junio, se examinara de todo. Poco a poco fui conociendo empresas que no sabía que existían y que se dedican a este tipo de casos. CIDI me dio el contacto de *Teach Team*, que imparte clases virtuales siguiendo el programa español para todos aquellos estudiantes que no pueden ir al colegio en unos meses, como es el caso de algunas familias de diplomáticos que tienen que desplazarse a otro país, los hijos de soldados que se van a la guerra o destinados a lugares de conflicto.

Desde el día siguiente de volver de Barcelona, mi vida se convirtió en una cuenta atrás. Yo sentía que me estaba preparando para algo más que un viaje, un poco más largo de lo habitual. Ni siquiera lo consideraba un viaje por motivos de trabajo. Como una vez que te aceptan sabes que si te va bien te puedes quedar ahí para siempre, me estaba preparando para «cambiar de vida». De hecho, me planteaba no volver nunca más a España. Lo único que deseaba era que me fuera bien, para echar raíces fuera y olvidarme del desprestigio y el ostracismo de aquí.

Aunque ya tenía asignada la fecha y el barco, me faltaba lo más importante: la acreditación, es decir, todo el papeleo que tienes que subir a la plataforma antes de firmar el contrato. Una documentación difícil de conseguir y, sobre todo, cara. Los que han trabajado en USA alguna vez sabrán de lo que hablo: los *certificates*, los *board*, los *medical* y

un sinfín de cartas de referencia, cartas de motivación y documentos que te piden para demostrar que no eres un psicópata, que tu colegio profesional dice que eres idóneo para trabajar, una fe de vida, boletines de notas, cursos homologados y trescientos títulos más.

Como ya eres casi miembro de la compañía, te empiezan a mandar claves y contraseñas para las decenas de páginas web que tiene la Antillana. La de recursos humanos, otra que será la plataforma donde subirás los certificados y en la que puedes optar a plazas vacantes, la de formación, otra con los itinerarios de los barcos, otra para que consultes los detalles de tu viaje e imprimas los billetes, la que te habla de los diferentes cruceros que hay y alguna que otra más.

En mi periplo, para lograr toda esa documentación, tuve que recorrer Madrid varias semanas: esperar colas, pedir citas, ir a la universidad, al Ministerio del Interior, al Colegio de Médicos, al banco una y otra vez, a la embajada y, por supuesto, al notario para que sellara cada documento, algunos de ellos, después de haber pasado por un traductor jurado. Una ruina. Amén de algunos cursos específicos de medicina que me eran requeridos y los tuve que hacer a distancia, porque en España no se imparten.

Ya solo faltaba lo más importante, un certificado médico (el *medical certificate*) que en España solo lo pueden emitir tres centros; uno en Barcelona, el hospital San Camilo de Madrid y otro en Tenerife, en el cual investigan sobre tu último antepasado neandertal o la remota posibilidad de un factor de riesgo genético, para lo cual te hacen hasta un tacto rectal y te cuesta la friolera de casi seiscientos euros. Aquí aprendí mi primera lección: «para ganar dinero, se necesita mucho dinero...y tiempo». Ya solo sacarse el visado de los Estados Unidos requiere tener un coeficiente intelectual muy alto para rellenar la solicitud en internet a partir de la cual obtienes la cita. Llegado el día y la hora, habrás de presentarte en la embajada y desembolsar otros ciento cincuenta euros para que te expidan el visado específico de tripulante de barco. Con la suma de los certificados, el notario, los cursos, el taxi, el vuelo a Barcelona y el visado, me gasté más de dos mil quinientos euros a pesar de que, hasta cinco meses después de la entrevista en la que supuestamente ya me habían aceptado, no pude firmar el contrato.

Aunque pueda parecer mucho dinero, cuando llegase al barco aprendería mi segunda lección: «cuanto más baja sea tu posición en el barco y menos ganes, más dinero tendrás que invertir para poder trabajar» ya que, por el hecho de ser médico, la compañía me pagó el billete de avión, a diferencia del resto de camareros, friegaplatos, asistentes y demás subalternos que se lo tienen que pagar de su bolsillo, lo que les supone una cantidad equivalente al sueldo de dos meses. Pero de esta y otras muchas «curiosidades» hablaré más tarde, cuando empiece mi aventura dentro del buque.

## ¡ME HE VUELTO INMIGRANTE!

Por fin llegó el gran día y aterricé en Miami un 30 de enero. Kristy me avisó de que alguien vendría a recogerme al aeropuerto y no mintió. Tampoco es que me esperara una limusina, pero tuve que ser yo la que encontrara al hombrecillo con el cartelito que rezaba «*crew*» de Real Antillana. Cuando le pregunté dónde estaba el coche que me iba a llevar al hotel, sonrió y me señaló una camioneta en la que ya había gente en su interior, la cual hacía la misma ruta cada media hora. Aquel hombre llevaba todo el día recibiendo tripulantes y todavía quedaban por llegar otros trescientos.

En el hotel pude confirmar que muchos de ellos ya se conocían de años anteriores y los que no, se habían conocido la noche anterior pues tuvieron que dormir juntos, ya que la empresa les pagó habitación compartida, a diferencia de a mí, que me reservaron una individual.

Al día siguiente, muy temprano, un autobús vino a recogernos para ser repartidos por los diferentes barcos en el puerto de Fort Lauderdale, al norte de Miami. Dentro del vehículo reinaba el silencio y, aunque todos nos mirábamos, nadie se atrevía a romper esa atmósfera solemne de ir «en masa» a trabajar, como los jornaleros que son recogidos cada mañana en la plaza Elíptica de Madrid por un sueldo miserable. Recuerdo que me invadieron un manojo de sensaciones, algunas de ellas contradictorias. Aunque unos éramos blancos y otros negros, todos éramos inmigrantes y todos íbamos al mismo sitio. Aun así, en lo profundo de mi corazón, me sentía bien porque, en cierto modo, me había liberado de la rutina de España por vivir mi propio sueño americano. Un sueño que, en el fondo, se trataba de un sucedáneo, ya que como médico no podía ejercer en tierra americana, lo haría en el mar, aunque fuese contratada por una empresa de allí.

Hacía una mañana cristalina, porque acababa de llover y los rayos de sol refulgían sobre las últimas gotas contra los cristales. Los rascacielos de Miami Beach iban acortándose en la distancia, a medida que nos acercábamos a los muelles y dentro del autobús solo se escuchaba la voluptuosa voz de un locutor, entrecortada por los anuncios y las interferencias. Todo parecía perfecto. En Madrid se estarían muriendo de frío, mientras yo andaba en camiseta. Recordaba a mi familia y recordaba a mis compañeros de trabajo, pero los sentía lejanos. Muy lejanos en el tiempo y en el espacio. Sobre todo en el pequeño espacio de ese autobús, repleto de gente de diversos puntos del planeta.

Al llegar a la terminal, todo el mundo tiene que pasar por un control, similar al de los aeropuertos. Nosotros, los tripulantes, entramos por otra puerta y hacemos una cola diferente. También tenemos normas distintas a las de los pasajeros. Dentro de este control se consideran prohibidas cosas tan banales como la fruta. No puedes meter ni un mísero plátano. Tampoco cosas habituales como armas, objetos sospechosos, ni nada que atente contra la seguridad ni la economía del barco, como el alcohol. Este último está vetado también si eres pasajero, pues todo lo que se beba una vez dentro, se hará en forma de consumición. Con ello, fuerzan a que cada visitante compre un paquete de bebidas por día y evita que se autoabastezca adquiriendo una botella de cualquier licor en una tienda dentro del barco. En este caso, si quiere llevarse un *Capitán Morgan* de recuerdo, el mismo local donde lo compre se lo guardará hasta la noche previa a su desembarco.

Una vez pasado el arco de seguridad debes permanecer en la cola para enseñar tu contrato en un mostrador, donde recibirás a cambio un sobre con varios documentos: la hoja de bienvenida, que te explica por dónde puedes moverte dentro del barco y por dónde no, ya que según sea tu categoría, tendrás unos privilegios, pero también unas obligaciones, así como unas normas de conducta, y unas reglas de vestimenta. Es una especie de manual de instrucciones de «cómo vivir» dentro del buque. Además de estas hojas, el sobre incluye un llaverito con el logo de la Real Antillana del que penden varias tarjetas: la llave que abrirá tu camarote, otra que te servirá de monedero



y, por último, la que especifica a qué plan de emergencias perteneces, cuál será tu ruta de evacuación en caso de que haya que utilizarla y dónde estará tu bote salvavidas. Siguiendo la fila, llegas a una mesa donde los enfermeros y la secretaria médica te supervisan el famoso y caro certificado médico. Si todo está bien, estás a punto de terminar el procedimiento de acceso al barco, pero si no has traído contigo el resultado que te faltaba, o la analítica perdida, la repetición de orina o cualquier otra prueba que quedó pendiente en tu país, no te molestes, porque no entrarás al barco. A pesar de haber llegado hasta aquí, una simple incidencia con tu *medical certificate* te impedirá que pases por la puerta de acceso hasta que no esté resuelta. Ninguna de estas compañías pasa por alto una grieta en tu salud y, si lo hace, tiene que tener constancia de que ya venías con ella, porque cualquier incidente durante tu contrato será responsabilidad suya y serán ellos los que carguen con los gastos, así que no se andan con tonterías.

La última parada en este periplo es una señorita que te requisita el pasaporte, por lo que más vale ser precavido y llevar una fotocopia. A partir de este momento dejas de ser tú para convertirte en parte de la compañía. Pero no te preocupes porque «mamá Antillana» velará por ti y tus intereses. Te protegerá, te cuidará, te dará de comer a cambio de que trabajes para ella, y lo que es más importante, no podrás escaparte. Sin identificación no llegarías muy lejos. Cualquier cosa que hagas o digas debe saberlo ella y no cometerás ningún acto subversivo ni te saltarás sus normas. A partir de ahora; todo, por, para, en, entre, desde, hacia, hasta, para, por... y así hasta el final, se debe hacer respetando la política de la empresa. En caso contrario, «mamá Antillana» puede castigarte y expulsarte de su barco, es decir, de los Estados Unidos, si así lo considera.



## WELCOME ON BOARD

Es en este momento cuando entregas tu identidad en forma de pasaporte, cuando accedes a formar parte del sistema. Lo haces sin pensar, porque te ha costado mucho llegar hasta aquí y porque estás deseando cruzar la pasarela que comunica el muelle con el interior de tu nueva vida. Además, cuando lo haces, te invade una profunda sensación de incredulidad y de triunfo.

Una vez dentro, sobre todo si es la primera vez, lo primero que sientes, es que eres invisible, ya que la gente va y viene sin percatarse de tu presencia, estresada en sus quehaceres, debido a que el día de ingreso es un domingo y es cuando el barco se provee de víveres, aprovecha para hacer limpieza, descargar deshechos y poner todo en orden para afrontar otra semana de crucero por el Caribe.

Es decir, a pesar de tu tremenda ilusión por haber llegado hasta ahí, sientes que has entrado en un hormiguero donde eres lo último que importas. Al igual que tú, lo han hecho cientos de tripulantes que relevan a los que se marchan, del mismo modo que los siete mil pasajeros que, en menos de tres horas, deben pasar por la aduana, para que otros tantos entren en dirección contraria.

Para evitar ser engullida por esa vorágine, desde el primer instante, me dejé arrastrar por Linda, la secretaria, hacia mi camarote y decidí no moverme de ahí hasta que viera el terreno despejado. La sorpresa fue notable cuando comprobé que estaba bastante mejor de lo que me habían dicho. Una vez que vacié mis maletas, fui a tallarme a la sastrería, situada en la cubierta número cero, para lo cual tuve que pasar por la cubierta número uno, donde percibí que ya no había ninguna ventana, pues se encuentra debajo de la línea de flotación. A partir de ahí fui descendiendo por una escalera, adentrán-

dome en un laberinto de camarotes, pasillos interminables, puertas y más escaleras, donde todo estaba pintado de blanco y las palabras producían un eco metalizado.

Muchos de los que trabajan en esta parte del barco pasan las veinticuatro horas del día sin ver luz natural ni respirar aire puro. Además, es en esta zona donde las olas impactan contra el casco, por lo que sientes el crujir de los cabeceos como si se fuera a partir en dos. Es un sonido que impone y penetra las entrañas. La mayor parte de ellos solo salen unas horas los domingos, que es cuando se cambia de crucero y casi todos los departamentos cierran al público. Salen a la «casa del marinero», un pequeño supermercado y «cibercafé», a escasos metros del muelle, desde donde mandan el dinero a casa y compran provisiones para la semana siguiente.

Cuando llegué a la sastrería me tallaron y me entregaron las diferentes partes del uniforme: americana, un par de pantalones, falda, zapatos, camisas de manga corta y manga larga, además de los insustituibles galones.

Era ropa de buena calidad. Incluso los zapatos que, aunque eran feos, eran funcionales y de piel, por lo que no me podía quejar, sobre todo cuando me enteré de que los tripulantes de rango inferior debían comprarse ellos su propio uniforme. Volvía a resultarme incongruente. De nuevo los de menor categoría tenían que pagar por algo que a mí me daban gratis. Y eso que algunos no eran nada baratos, como el del Spa, dos piezas con brocados al estilo thay que alcanzaba la suma de ciento veinte dólares, lo que impedía que muchas de las chicas que trabajaban en él tuvieran uno de quita y pon, por lo que después de estar trabajando más de diez horas debían darle una lavada y tenerlo listo para el día siguiente.

Porque el uniforme en un barco no es solo un signo de distinción, sino la pieza clave que te otorga identidad en este régimen medio militar, medio hostelero. Debes llevarlo acorde a las normas de conducta que te exige la compañía y repiten hasta la saciedad: el pelo recogido, prohibidos los pendientes colgantes, prohibido el exceso de maquillaje, así como prendedores demasiado llamativos para ellas, o perilla o ir sin afeitarse.

En un mismo día y según la hora, podías usar dos uniformes diferentes. Los médicos y la gente de la clínica vestíamos por la mañana con manga corta, y a partir de las seis de la tarde, americana y camisa de manga larga. Eso sí, los botones siempre bien abrochados, salvo que quisieras recibir una amonestación, como me pasó a mí, por llevarla abierta. Y es que, aunque parece que no te cruzas con nadie conocido, al final todo el mundo se entera de cómo, por dónde y con quién vas.

Una vez tallada, comida y a la espera de conocer al resto del equipo, me dirigí a «la reunión de bienvenida», que se hace todos los domingos a las dos en punto para los recién llegados. Algunos repiten y conocen todo lo que se les va a decir, pero aun así es obligatorio acudir para firmar en la lista de asistencia. En esta reunión es donde se presentan los *Big Five* por primera vez, es decir, los jefes de los principales departamentos: el gerente del hotel (o *Hotel Director*), el responsable de recursos humanos, el de asuntos financieros (*Financial Controller*) el ingeniero jefe y por supuesto, el Rey de la selva, el león, el King, es decir el Capitán. Allí hacen además de lo simpáticos que son, de lo comprometidos que están con «mamá Antillana», de lo bien que hablan inglés y de los chistes que conocen, para continuar con la primera charla sobre «seguridad antes de zarpar» y la primera sobre «lávate las manos», para evitar la temida gastroenteritis a bordo. Además, se explican cuestiones básicas del salario, el internet o la telefonía. Con respecto a lo primero, se cobra cada quince días, es decir, un sábado sí, otro no. Este salario lo puedes recibir en *cash* o bien a través de una tarjeta de prepago que ellos mismos te proporcionan. Con esta tarjeta puedes pagar en cualquier comercio que la acepte, así como sacar dinero en efectivo de cualquier cajero fuera y dentro del barco. Lo normal es que saques una pequeña cantidad de tu tarjeta de prepago (de tu sueldo) para transferirla a la tarjeta-monedero de tu llaverito y poder así solventar los pequeños gastos del barco: alguna copa en el Brito (el bar por excelencia para los *crew*), el wifi o algún refresco en la tienda de ultramarinos que hay junto al *crew mess* o «comedor social». Porque ni los pasajeros (*guests*) ni los tripulantes (*crew*) manejan jamás dinero en efectivo dentro del barco y en sus dependencias portuarias. Si eres de los primeros, se hace a través de

la *Sea-pass*, una tarjeta conectada a una cuenta corriente y si eres un trabajador, con la tarjeta-monedero que vas recargando a medida que te quedas sin blanca.

El wifi va por paquetes de minutos. Desde veinte minutos hasta seiscientos. Y según pilles alguna oferta o no, te sale más o menos, pero siempre es caro. Amén de que debes tener cuidado de desconectarlo cada vez que no lo uses para llamar o escribir mensajes, ya que si lo tienes todo el día, como se suele hacer cuando se tiene tarifa de datos, se consumen los minutos que hayas comprado en un santiamén. La forma de hacerlo es conectarlo solo unos minutos, varias veces al día, y dejar que te entren de golpe todos los mails, wasaps y demás notificaciones, para volverlo a desconectar hasta la próxima vez.

Para cobrar, es sagrado que fiches a la entrada y a la salida de tu jornada mediante un programa informático llamado Kronos. Con este programa se suman las horas que trabajas y, en base a ello, te pagan o no. Porque una jornada laboral son mínimo setenta horas a la semana —unas diez horas diarias, los siete días de la semana—. Si se te olvida fichar es sinónimo de que ese día no has trabajado, por lo que puedes tener serios problemas, incluso el despido. Ya me lo advirtió John, mi primer *Senior* (algo así como mi jefe), nada más llegar: «Hay tres motivos fundamentales por los que te pueden echar: hacer algo muy gordo como pegarte con alguien, estar borracho y no fichar en Kronos».

Si no dispones de ordenador en tu puesto de trabajo, debes hacerlo en algunos de los que colocan para tal efecto en diferentes puntos estratégicos, por ejemplo, a la entrada del comedor.

Pero en nuestro caso era diferente porque como éramos tres médicos, uno libraba un día de cada tres y nuestra jornada laboral no era computada por horas. Aunque teníamos obligación de fichar todos los días —incluso los que no trabajábamos—, era un fichaje ficticio, pues bastaba con poner una hora de entrada y otra de salida, aunque en total no sumara ni una hora. De nuevo, salíamos favorecidos.