



**Universidad Nacional
de General Sarmiento**

DOCTORADO EN CIENCIAS SOCIALES 2016-2024

Acreditación de la CONEAU (47/2020)

Tesis para Obtener el grado de

Doctor en Ciencias Sociales

¿Quién vela por los trabajadores del mar?

Etnografía de una trama transnacional en el Atlántico Sur

Mag. Patricia Lepratti Souza

Directora: Dra. Silvina Merenson

Agosto 2024

*A Paulo,
Mi compañero de aguas tranquilas y tempestades*

Resumen

Esta tesis aborda las acciones tendientes a posibilitar el ejercicio y la demanda de derechos por parte de trabajadores del mar de diversos orígenes nacionales que navegan por las aguas del Atlántico Sur y arriban a los puertos de Buenos Aires (Argentina) y Montevideo (Uruguay). A partir de una etnografía multi-situada, describe y analiza las narrativas y las prácticas de los sacerdotes del Apostolado del Mar de la Iglesia católica, representantes sindicales de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), la Unión de Trabajadores del Transporte (UTT), y el Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines (SUNMTA), así como de funcionarios estatales, incluyendo a inspectores de trabajo de Argentina y Uruguay, a diplomáticos de Filipinas e Indonesia y sus colaboradores. Desde la perspectiva de los Estudios Transnacionales, la tesis se interroga sobre el ejercicio de ciudadanía transfronterizas y gobernanzas multinivel en contextos de cadenas globales de producción, examinando la participación de instituciones con una larga historia en ambos países del Cono Sur. La tesis propone la existencia de una “trama transnacional” -relacional, situada y contingente- que, en su conceptualización, contribuye a los debates sobre la ciudadanía y la gobernanza “realmente vivida” en el actual orden del capitalismo global. El primer capítulo presenta en perspectiva histórica el proceso por el cual los trabajadores del mar se constituyeron como sujeto de derecho para las instituciones involucradas y avanza en una primera conceptualización del término “trama transnacional”. El segundo capítulo analiza específicamente la participación de los sacerdotes del Apostolado del Mar, indagando sobre las tensiones entre las nociones de “caridad” y “derechos” implícitas en el desarrollo de sus prácticas y sus adaptaciones a las cambiantes condiciones laborales de los marinos. El tercer capítulo, que incorpora las acciones sindicales, indica la tensión existente entre organizaciones obreras de arraigo nacional frente a situaciones de vulneración y reclamación de derechos en contextos de trabajo globales. El cuarto capítulo aborda la participación de los funcionarios de los ministerios de trabajo de Argentina y Uruguay, así como del

consulado de Filipinas en ambos países. Al seguir su labor, la tesis da cuenta de las diversas dimensiones implicadas en la puesta en práctica de políticas estatales extra-territoriales y advierte la relevancia de la colaboración brindada por personas ajenas a la institucionalidad estatal. El quinto y último capítulo está dedicado a la participación en dichas personas que, por distintos motivos, se sienten involucradas con la causa y explora el lugar de la solidaridad y la responsabilidad ética en la asistencia a marinos extranjeros. Finalmente, en sus conclusiones, la tesis regresa sobre la noción de “trama transnacional” para señalar sus rasgos clave y argumentar que la ciudadanía y la gobernanza del trabajo marítimo en el Atlántico Sur depende en buena medida de ella.

Palabras clave: ciudadanía, derechos humanos, gobernanza, trabajo marítimo, trama transnacional

Abstract

This thesis addresses the actions aimed at enabling the exercise and demand of rights by seafarers of various national origins who navigate the waters of the South Atlantic and arrive at the ports of Buenos Aires (Argentina) and Montevideo (Uruguay). Through multi-sited ethnography, the thesis described and analyzed the narratives and practices of various actors. These included priests from the Apostleship of the Sea of the Catholic Church and union representatives from the International Transport Workers' Federation (ITF), the Transport Workers' Union (UTT), and the National Union of Seafarers and Related Workers (SUNMTA). Additionally, the thesis examined the roles of state officials, such as labor inspectors from Argentina and Uruguay, and diplomats from the Philippines and Indonesia, along with their collaborators. Within the framework of Transnational Studies, the thesis examines the exercise of cross-border citizenships and multi-level governance in the context of global production chains, examining the participation of institutions with a long history in both Southern Cone countries. The thesis proposes the existence of a "transnational meshwork"—relational, situated, and contingent—that, in its conceptualization, contributes to the debates on "lived" citizenship and governance in the current order of global capitalism. The transnational meshwork approach highlights how the practices and narratives of the various actors mentioned intertwine. In this sense, the first chapter presents, from a historical perspective, the process by which seafarers became a subject of rights for the institutions involved and advances an initial conceptualization of the term "transnational meshwork." The second chapter specifically analyzes the participation of the priests from the Apostleship of the Sea. It investigates the tensions between the notions of "charity" and "rights" implicit in the development of their practices and their adaptation to the changing working conditions of seafarers. Additionally, it examines how, in the context of confrontation with companies, the priests give way to the intervention of the unions. The third chapter, which incorporates union actions, indicates the existing tension between nationally rooted labor organizations and situations of

rights violations and claims in global work contexts. The use of national institutional spaces to claim the rights of foreign seafarers demonstrates the role of state institutions in observing and enforcing international regulations. Consequently, the fourth chapter addresses the participation of officials from the labor ministries of Argentina and Uruguay, as well as the consulate of the Philippines in both countries. By examining their work, the thesis addresses the various dimensions involved in the implementation of extraterritorial state policies and highlights the importance of collaboration provided by individuals outside state institutions. The fifth and final chapter is dedicated to the participation of those individuals who, for various reasons, feel involved with the cause and explores the role of solidarity and personal responsibility in assisting foreign seafarers. Finally, in its conclusions, the thesis revisits the notion of a transnational meshwork and argues that the citizenship and governance of maritime labor in the South Atlantic rely on a complex meshwork of multi-level actors and actions within a dynamic scenario where borders and institutional competencies continually shift and evolve. In summary, the thesis portrays a dense and complex social life in a highly mobile labor context, focusing on encounters where territorial, legal, and cultural borders proliferate.

Key words: citizenship, human rights, governance, maritime work, transnational meshwork

Índice

| | |
|---------------------------------|----|
| Resumen..... | 8 |
| Abstract..... | 10 |
| Índice..... | 12 |
| Índice de imágenes y mapas..... | 15 |
| Agradecimientos..... | 17 |
| Glosario de acrónimos..... | 19 |

Introducción

| | |
|----------------------------------|----|
| Coordenadas de navegación..... | 21 |
| Antecedentes..... | 24 |
| Instrumentos de navegación..... | 30 |
| Sobre la ruta de navegación..... | 36 |
| De aquí en adelante..... | 44 |

Capítulo 1. Una trama histórica

| | |
|--|----|
| Introducción..... | 47 |
| Tiempo de tutela y contención..... | 49 |
| Tiempo de primeros acuerdos y convenios..... | 53 |
| Tiempo de derechos transnacionales..... | 60 |
| Trama transnacional: primeros apuntes | 67 |
| Punto y aparte..... | 71 |

Capítulo 2. Acción pastoral para el mar

| | |
|-------------|----|
| Acto I..... | 72 |
|-------------|----|

| | |
|--|-----|
| Fe y derechos en los estudios transnacionales..... | 75 |
| Un lugar para el "descanso decente"..... | 77 |
| Tutela y derechos en el capitalismo global..... | 88 |
| Un compromiso misionero..... | 92 |
| Punto y aparte..... | 105 |

Capítulo 3. Acción sindical (trans)nacional

| | |
|---|-----|
| Acto II..... | 106 |
| La International Transport Worker’s Federation en el Río de la Plata | 110 |
| Artes de negociación..... | 116 |
| Sindicatos nacionales ante conflictos transnacionales..... | 121 |
| Solidaridad, cooperación y derechos humanos en acción..... | 126 |
| Punto y aparte..... | 132 |

Capítulo 4. Acción estatal extra-territorial

| | |
|---|-----|
| Acto III..... | 134 |
| Inspecciones laborales en el puerto de Buenos Aires | 139 |
| Inspecciones laborales en el puerto de Montevideo..... | 148 |
| La asistencia consular al compatriota de altamar..... | 155 |
| Punto y aparte..... | 163 |

Capítulo 5. Cuerpos a la vista

| | |
|---|-----|
| Acto final..... | 165 |
| Identificaciones y cartografías calientes | 169 |
| Anna y los “pequeños gestos”..... | 173 |
| ¿Y las trabajadoras del mar?..... | 179 |
| Nicolás, Mónica y “algo de todas las semanas” | 183 |
| Jesica y su “gran familia” indonesia..... | 190 |

| | |
|---|-----|
| Cuerpos sin vida que cruzan fronteras | 195 |
| Punto y aparte..... | 197 |

Conclusiones. Hacia una conceptualización de trama transnacional

| | |
|---|-----|
| Introducción..... | 200 |
| Sobre los instrumentos y la ruta de navegación..... | 201 |
| Una trama relacional..... | 206 |
| Una trama situada..... | 209 |
| Una trama contingente..... | 211 |
| Punto final..... | 213 |

Bibliografía y fuentes

| | |
|---|-----|
| Referencias bibliográficas..... | 214 |
| Leyes, documentos públicos y convenios internacionales..... | 242 |
| Fuentes periodísticas..... | 248 |

Índice de Imágenes y Mapas

| | |
|--|-----|
| Imagen 1: The Victoria Sailor's Home en 1912..... | 77 |
| Imagen 2: Actividades lúdicas en The Victoira Sailor's Home. 1912..... | 78 |
| Imagen 3: Baile de Carnaval. Febrero 1973..... | 79 |
| Imagen 4. Torneo de Fútbol. 1976..... | 80 |
| Imagen 5-6 y 7: Fotografías del interior del Centro Stella Maris de Montevideo... | 85 |
| Imágenes 8 y 9: Fotografías del Libro de Visitas del Centro Stella Maris de Montevideo..... | 86 |
| Imagen 10: Trabajadores del mar filipinos frente a la sede del Apostolado del Mar en Montevideo..... | 87 |
| Imagen 11: El sacerdote Tamar Frandry visitando un buque en el puerto de Montevideo en 2019..... | 91 |
| Imagen 12: Presentación de la Red de protección y promoción del bienestar de los marinos filipinos..... | 95 |
| Imágenes 13-14 y 15: Visita al buque Serra Theresa en el Puerto de Buenos Aires..... | 98 |
| Imagen 16: Trabajadores afiliados a la UTT junto a las canastas de alimentos donadas por la fundación Seafarers' Trust. | 102 |
| Imágenes 17 y 18. Campaña Enough is Enough de la ITF..... | 108 |
| Imágenes 19, 20 y 21: Páginas del formulario de inspección de ITF..... | 113 |
| Imágenes 22 y 23. Firma del Convenio Colectivo "ITF Argentinian TCC"..... | 115 |
| Imagen 24: Tripulantes de Nueva Guinea y Ghana manifestándose en la Plaza Libertad..... | 123 |
| Imagen 25: Detención del buque American Bulker en Montevideo..... | 151 |
| Imagen 26: Reich Alarado Longno escucha la lectura de su acusación..... | 158 |
| Imagen 27: Encuentro de filipinos residentes en Uruguay junto al Capitán Francisco Lawas III..... | 174 |
| Imágenes 28 y 29: Visita de Anna a tripulantes de Greg Mortimer en octubre 2022..... | 177 |
| Imagen 30: Campaña por el Día de la Higiene Menstrual ISWAN-OMS..... | 181 |

| | |
|---|-----|
| Imagen 31: Nicolás Potrie despidiendo a trabajadores del mar indonesios en el Aeropuerto de Carrasco..... | 184 |
| Imagen 32: Nicolás Potrie junto a un trabajador indonesio hospitalizado..... | 187 |
| Imagen 33: Jesica junto a trabajadores del mar indonesios en la Plaza Independencia..... | 192 |
| Imagen 34: Inauguración de la Casa de los Marineros Indonesios en Montevideo..... | 193 |
| Mapa 1. Mapa de rutas marítimas 2021..... | 28 |
| Mapa 2. Embarcaciones reportadas vía satélite el 07/02/2024. | 31 |
| Mapa 3. Hidrovía Paraná-Paraguay..... | 38 |
| Mapa 4. Países ratificantes del CTM-2006..... | 144 |
| Mapa 5. Ubicación del MTySS de Uruguay..... | 149 |
| Mapa 6. Recorrido desde Islas Malvinas a Montevideo..... | 160 |

Agradecimientos

Hay secretos en el fondo del mar
Personas que me quiero llevar
Aromas que no voy a olvidar
Silencios que prefiero callar...
Mientras vos jugás.



Brillante sobre el Mic, Fito Paéz

Escribir una tesis es una experiencia personal e intransferible. Al mismo tiempo, es un proceso durante el cual se reciben sugerencias, información y ayuda de una gran cantidad de personas. Algunas nos facilitan bibliografía, otras colaboran con los temas burocráticos o nos ponen en contacto con posibles informantes. También están quienes nos despiertan cada día con un beso, quienes nos recuerdan que es necesario hacer una pausa, y quienes, a cientos de kilómetros, nos llaman para saber cómo estamos y contarnos que todo está bien por allá también. Pequeños grandes detalles que hacen posible realizar nuestra labor con la concentración y la tranquilidad necesarias. Por este motivo, la lista de agradecimientos nunca será exhaustiva.

En primer lugar, quiero agradecer al Programa de Posgrado en Ciencias Sociales IDES/UNGS. Un ámbito de formación desafiante y ameno a la vez, en el que encontré orientación en mis lecturas y respuestas a mis inquietudes, tanto por parte de docentes como de compañeros de cursada. Asimismo, en la persona de Andrés Freijomil va mi agradecimiento a la Coordinación Académica y al personal administrativo.

Agradezco especialmente a Elizabeth Jelin y Sandra Gayol por sus sugerencias al plan de trabajo durante las maratónicas “Jornadas de Doctorado”. A

Laura Caruso y Osvaldo Battistini por sus valiosos comentarios en la instancia de presentación y defensa del mismo.

La dedicación exclusiva a la tesis durante los años 2021 a 2024 fue posible gracias a una Beca de Finalización de Doctorado del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Pues, como la ciudadanía y gobernanza que abordaremos en las próximas páginas, el derecho humano al conocimiento, solo es posible en el contexto de políticas públicas y prácticas sociales que lo habiliten y lo promuevan.

Parafraseando a Fito Paéz, “hay personas que no voy a olvidar” y que han sido fundamentales para la realización de esta tesis. La Dra. Silvina Merenson, quien guió mis escritos por los océanos de los estudios transnacionales, la ciudadanía y los derechos humanos. También Ana Laura Tomatti, Fira Chmiel, Luciana Denardi, Paula Rodríguez y Victoria Vázquez, quienes por más de dos años leyeron mis borradores y aportaron preguntas y comentarios. Gracias a nuestros encuentros, los solitarios tiempos de escritura y reflexión fueron también tiempos de charlas y risas.

A pesar de las distancias geográficas, las reuniones virtuales con investigadorxs del Global De-Centre (GDC), fueron igualmente enriquecedoras y cálidas. Especialmente, quiero agradecer a la profesora Peggy Levitt y al profesor Federico Besserer por su estímulo y generosidad al momento de escuchar y comentar mis presentaciones sobre diversos debates teóricos abordados en esta tesis.

También agradezco a las doctoras Ana Mallimaci, Denise Jardim y Pilar Uriarte Bálsamo por sus comentarios sobre avances de esta investigación presentados en reuniones académicas. A mi amiga y abogada laboral Guadalupe Correa por allanarme el camino en los pasillos del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación (MTEySS), y a Facundo Florit por las imágenes y la información facilitada.

No puede faltar en estos párrafos mi agradecimiento a los sacerdotes; a los representantes de la ITF, la UTT y el SUNTMA; a los inspectores de los ministerios de trabajo de Argentina y Uruguay; al cuerpo diplomático de Filipinas e Indonesia en el Cono Sur; a Jesica y a los trabajadores del mar que participaron en la investigación, compartiendo sus prácticas, emociones y saberes para la producción de las reflexiones volcadas en estas páginas. El trabajo necesario para la generación y difusión de conocimientos académicos es tan concreto como las charlas que mantuvimos y las largas horas de lectura y escritura necesarias para la realización de una tesis doctoral.

Finalmente, a todas las familias de las que soy parte: a la que me creó, a la que construí y a las que me hicieron un lugar, gracias.

Glosario de acrónimos

- ❖ AM: Apostolado del Mar
- ❖ ANP: Administración Nacional de Puertos
- ❖ ASEAN: Association of Southeast Asian Nations / Asociación de Naciones del Sudeste Asiático
- ❖ BDC: Banderas de Conveniencia
- ❖ BIMCO: Baltic and International Maritime Council
- ❖ CAPE: Cámara de Agentes de Pesqueros Extranjeros
- ❖ CGT: Confederación General del Trabajo de la República Argentina
- ❖ CTM-2006. Convenio sobre el Trabajo Marítimo
- ❖ C188: Convención 188 sobre el Trabajo Pesquero
- ❖ DIF: Dirección de Inspección Federal
- ❖ ICS: International Chamber of Shipping
- ❖ ITF: International Transport Workers' Federation
- ❖ ISWAN: International Seafarers Welfare and Assistance Network / Red Internacional de Asistencia y Bienestar para los Marineros
- ❖ MTEySS: Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación (Argentina)
- ❖ MTySS: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (Uruguay)
- ❖ OIM: Organización Internacional para las Migraciones
- ❖ OIT: Organización Internacional del Trabajo
- ❖ OMI: Organización Marítima Internacional
- ❖ ONU: Organización de Naciones Unidas
- ❖ PIT-CNT: Plenario Intersindical de Trabajadores - Central Nacional del Trabajo)
- ❖ SOMU: Sindicato de Obreros Marítimos Unidos
- ❖ SRT: Superintendencia de Riesgos de Trabajo
- ❖ SUNTMA: Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines
- ❖ UTT: Unión de Trabajadores del Transporte

Introducción

Las horas de las vidas más comunes
Su suerte en el guion universal
Historias incendiándose en el aire
Postales que no muestra la ciudad.



Vidas comunes. Agarrate Catalina

Coordenadas de navegación

Esta tesis se inscribe en los debates sobre ciudadanía y gobernanza en torno a mercados de trabajos transnacionales en el orden actual del capitalismo global. Específicamente, y desde la perspectiva de los Estudios Transnacionales, se propone describir y analizar las cooperaciones, alianzas y solidaridades que hacen al ejercicio y la demanda de derechos por parte de los trabajadores del mar que navegan las aguas del Atlántico Sur llegados a los puertos de Montevideo (Uruguay) y Buenos Aires (Argentina). Para ello registramos las narrativas y las prácticas llevadas adelante por los sacerdotes del Apostolado del Mar; los representantes de la International Transport Worker's Federation (ITF) y de los sindicatos marítimos locales. También las desplegadas por los inspectores de los ministerios de trabajo de Argentina y Uruguay y los funcionarios y colaboradores del cuerpo diplomático de Filipinas e Indonesia en Buenos Aires y Montevideo. De esta forma, nos acercamos a tres instituciones históricas – como la Iglesia católica, los sindicatos y los Estados – consideradas en muchas ocasiones antagonistas de los discursos acerca de la globalización y/o en franca retirada de los escenarios protagonizados por ella (Gorz, 1981; Hayek, 2008; Nietzsche, 2019). La hipótesis que guía esta tesis considera que dichas instituciones articulan diversas escalas normativas, prácticas

y narrativas que, al mismo tiempo en que se encuentran estrechamente condicionadas por la historia y los contextos nacionales, se enlazan a dinámicas globales, dando lugar a la configuración de una trama transnacional que contribuye, no sin dificultades, al ejercicio de la ciudadanía y la gobernanza del trabajo marítimo.

Desde ya, lo señalado no atañe únicamente a la industria marítima, sino que se encuentra vinculado a cuestiones más amplias, como las nuevas relaciones entre el capital y el trabajo y su gobernanza. Vale mencionar su magnitud: a comienzos de este siglo, según cifras de la ITF (2018), existía un millón doscientos mil marinos mercantes. Por su parte, el Apostolado del Mar, calculaba en un millón quinientos mil a los pescadores industriales y en cuarenta millones a los artesanales. Si a estos números sumamos la creciente cifra de trabajadores de cruceros y otras ramas del transporte de pasajeros, son más de cincuenta millones las personas que tienen su lugar de trabajo en el mar (Kverndal, 2008).

En la actualidad el trabajo marítimo se caracteriza por largos períodos en altamar compartidos entre hombres y mujeres de diversos orígenes y trayectorias, en buques de otras nacionalidades, bajo formas precarias de contratación. En este contexto, el Estado-nación - que puede diferir según se considere el origen del buque, el de la empresa naviera o el de la tripulación – no resulta una escala factible para la promoción y protección de los derechos de los trabajadores. A su vez, los organismos internacionales intervinientes requieren del compromiso de los Estados para el cumplimiento de sus objetivos y reglamentaciones. Además, las denuncias y demandas suelen ser mediadas por organizaciones de la denominada “sociedad civil”, entre las que se encuentran desde sindicatos a instituciones religiosas.

Los buques de altamar (mercantes, pesqueros, cruceros) no solo surcan aguas internacionales y atracan en puertos de diferentes países. Su gestión, sus tripulaciones y la normativa a la que se encuentran sujetos, están cada vez más transnacionalizadas. Aunque históricamente este tipo de navegación ha empleado tripulaciones internacionales - compuestas por marinos de los más diversos orígenes nacionales - actualmente la existencia de agencias marítimas alrededor del mundo facilita la contratación de marinos dispuestos a trabajar por sueldos

menores a los que demandaría un trabajador del país de la empresa naviera. Junto a esta modalidad de contratación, desde la segunda mitad del siglo XX, se ha hecho frecuente el uso de las denominadas Banderas de Conveniencia (BDC), según las cuales los buques civiles pueden utilizar el pabellón de otro país mediante un sencillo trámite y el pago de una matrícula. Algunas BDC de uso corriente son las de Belice, Bermudas, Bolivia, Panamá y Sierra Leona. Se trata de países que, por lo general, no cuentan con el poder ni los recursos para imponer normativas nacionales o internacionales (Acha, 2008). Recurriendo a ellas, las empresas abaratan sus impuestos y también evaden responsabilidades para con los trabajadores. Así las cosas, ¿ante qué institución demanda un marinero coreano, filipino, indonesio o peruano desembarcado en el puerto de Buenos Aires o Montevideo su salario o indemnización tras sufrir una lesión, si ha trabajado en aguas internacionales a bordo de un barco con bandera de Bahamas pero que pertenece a una empresa española? ¿Quién o quiénes son sus interlocutores? *¿Quién vela por sus derechos?*

Desde fines del siglo XIX es posible advertir la creación de diferentes instituciones tendientes a la asistencia y a la defensa de los derechos de los marinos, como la International Transport Worker's Federation (ITF) fundada en 1896, y el Apostolado del Mar fundado en 1920. Por su parte, desde su creación en 1919, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha sancionado normas específicas para el sector. Al inicio de este siglo, específicamente, en el año 2006, la OIT elaboró el Convenio sobre Trabajo Marítimo (CTM-2006) y, en 2007, el Convenio sobre el Trabajo Pesquero (C188). Ambos establecen que los Estados firmantes tienen la responsabilidad de controlar el cumplimiento de estas normas por parte de los buques que se encuentran bajo su jurisdicción. Precisamente, el recorte temporal de esta tesis considera, por un lado, la ratificación del CTM-2006 por parte del Estado argentino como primer país sudamericano en hacerlo en el año 2014 y, por otro lado, la celebración del centenario de ratificaciones de dicho convenio por parte de la OIT en 2022.

Sin embargo, pese a la presencia institucional y la vigencia de los compromisos normativos ya mencionados, diversos informes se ocupan de denunciar que la violación de los derechos de los trabajadores marítimos es una realidad que no deja de crecer (OIM, 2016; OIT, 2014). Resulta indispensable, entonces, analizar en términos empíricos las acciones llevadas adelante para hacer frente a esta situación a fin de reconocer toda su complejidad. Como ya se ha dicho, para explorar y navegar estas rutas en el extremo sur del Atlántico, seguiremos el camino trazado por representantes de la Iglesia católica, sindicalistas, agentes estatales y sus colaboradores tanto en Buenos Aires como en Montevideo. Pero antes de iniciar esta expedición, revisemos el estado de la cuestión en torno al ejercicio o el acceso a los derechos por parte de los trabajadores del mar.

Antecedentes

Desde los años 1970, las ciencias sociales han abordado el universo humano que navega los mares del globo. Tal es así que la antropología y la sociología marítima se han conformado como líneas de investigación específicas (Fernández, 1999). Hasta los años 1990 éstas se concentraron mayormente en temas referidos a la actividad de pequeñas comunidades pesqueras, indagaron en sus técnicas (Breton, 1981), en la división sexual del trabajo (Fernández, 1999), en las relaciones con el territorio y el medio ambiente (Alegret, 1989). Más recientemente, los estudios han incorporado el análisis de los cambios introducidos por la globalización en las diferentes ramas de la navegación a escala industrial. Nos detendremos en estos últimos a continuación.

En 1996, Richard Rodríguez-Martos, diácono del Apostolado del Mar en Barcelona y capitán retirado de la marina, publicó *El Buque Mercante: Un análisis sociológico*. Desde una perspectiva goffmaniana el autor señala que, en el barco, como en otras “instituciones totales” la libertad de acción se pierde y existen rutinas y roles estrictamente definidos para la tripulación. Por otra parte, debido a que la actividad se realiza fuera del alcance y supervisión de otras instituciones existentes en tierra, el capitán posee facultades disciplinarias que van más allá de lo laboral,

tal como lo analizó en la década de 1960 el célebre antropólogo Barth (1966) en su trabajo sobre los barcos pesqueros de arenque. Rodríguez-Martos describe cómo después de la crisis económica originada en los años 1970, sumado a las dificultades para encontrar tripulantes en los países de origen de las grandes empresas navieras, como es el caso de España, los armadores¹ buscaron maximizar el ahorro, especialmente para las expediciones en mares distantes, contratando tripulaciones internacionales con oficialidad europea y marinería de países en desarrollo. De acuerdo con Rodríguez-Martos, el temor a quedar sin trabajo y a ser desembarcado en cualquier puerto lleva a muchos trabajadores del mar a soportar situaciones de despotismo y maltrato, pues su denuncia podría implicar la incorporación a “listas negras” que circulan entre las agencias marítimas a nivel mundial. El trabajo de Rodríguez-Martos nos ofrece una descripción exhaustiva de las condiciones laborales en la industria marítima, basada en las experiencias de su autor.² Sin embargo, no se detiene en el análisis de las prácticas para la protección y el ejercicio de derechos por parte de los trabajadores ante las arbitrariedades descritas.

En el año 2004, y con el objetivo de dar cuenta de los aspectos transnacionales del trabajo en el mar, la OIT y el equipo del Seafarers International Research Centre (SIRC), publicaron el libro *The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry* (Alderton, et al, 2004). El texto presenta los cambios estructurales que han transformado la industria marítima durante las últimas cuatro décadas. El mismo registra el desarrollo de un mercado global de trabajadores, consecuencia del desmantelamiento de las denominadas “flotas nacionales” en los años 1980 y el incremento de la contratación de tripulaciones internacionales, así como del uso de BDC. Sin embargo, aunque el libro describe el perjuicio que estos hechos han representado para los trabajadores de origen europeo, no considera las implicancias que este nuevo ordenamiento tiene sobre

¹Dueños de empresas navieras

²Desde la publicación de su primer libro, Rodríguez-Martos ha participado de diversas capacitaciones de sacerdotes que realizan su labor en centros del AM en América Latina y España.

los derechos laborales de los marinos de otros orígenes nacionales, ni las negociaciones o prácticas necesarias para su ejercicio.

Los trabajos del sociólogo finlandés Nathan Lillie (2004, 2005, 2006, 2014) resultan otro antecedente importante en tanto representan un aporte significativo al estudio de las vidas de los trabajadores móviles – entre, ellos los marinos -, sus nuevas modalidades de sindicalización internacional y de reclamo de derechos. En sus investigaciones, Lillie (2006: 227) comprende el proceso de globalización como parte de una estrategia capitalista específicamente diseñada para reducir la capacidad de resistencia del trabajador que socava y elude la tradicional base nacional de organización. Esto, de acuerdo con el autor, tiene por resultado la fragmentación de los sistemas nacionales de relaciones laborales, estructuras de negociación y organizaciones sindicales. Concretamente, lo observa en algunas de las acciones llevadas adelante por la ITF. Su trabajo permite reconocer el nivel de organización transnacional de los diferentes actores de la industria marítima, tanto en el orden sindical como empresarial. Sin embargo, queda fuera de su análisis las interrelaciones de estas organizaciones con otros actores, como por ejemplo los gobiernos nacionales. Por otra parte, sus investigaciones tampoco hacen referencia a lo que sucede en puertos y mares de Asia y/o América Latina. Este no es un aspecto menor, pues se suele vincular el incumplimiento de derechos laborales en la industria marítima a la escasez o ineficiencia de controles por parte de naciones del denominado “Tercer Mundo” (Alderton, et al, 2004; Chaumette, 2016), entre las que se cuentan Argentina y Uruguay.

Si bien ambos países han sido profundamente marcados por las políticas neoliberales que han acompañado la transnacionalización de la economía desde fines de los años 1970, presentan una importante tradición en derechos laborales y acción sindical a favor de los trabajadores nacionales. Sin embargo, poco se sabe sobre qué instituciones, normas, actores y prácticas concretas hacen posible el ejercicio de estos derechos por parte de los marinos extranjeros, siendo aún incipientes las investigaciones que abordan esta problemática.

En Argentina, historiadores como Agustín Nieto (2016, 2014) y Guillermo Colombo (2014, 2008) investigan desde hace más de una década las luchas de los sindicatos pesqueros en la ciudad de Mar del Plata durante el siglo XX. Ambos autores han señalado el cambio de paradigma ocurrido en la industria pesquera argentina a partir de 1970, país que entonces “pasó de ser una nación con pesca a ser una nación pesquera” (Colombo, 2008:58). En esta década los principales caladeros del norte del Atlántico experimentaron un importante deterioro y los mares del sur comenzaron a ser las principales fuentes de recursos pesqueros para el mercado mundial, propiciando la firma de acuerdos con terceros países para su explotación³ y el desarrollo de diversas políticas y regulaciones por parte del Estado argentino (Colombo, 2014; Nieto, 2014).

Por su parte, la historiadora Laura Caruso (2015, 2009) ha estudiado las luchas obreras de los trabajadores de la marina mercante y los trabajadores portuarios en la Ciudad de Buenos Aires durante la primera mitad del siglo XX, así como la disolución de la flota mercante nacional (Empresa Líneas Marítimas Argentinas – ELMA) de acuerdo con la tendencia mundial ya mencionada para los años 1980. Recientemente, Caruso (2017) también ha analizado del rol de la OIT en la reglamentación laboral marítima argentina de principios del siglo pasado, así como la participación de las delegaciones nacionales en la elaboración de dichas normas internacionales. De esta forma, y desde una perspectiva histórica, la autora aborda los diversos cruces entre escalas normativas y arenas de negociación para la protección de los derechos de los trabajadores marítimos en Argentina.

En lo que respecta a Uruguay, los estudios se enmarcan en un proceso similar al argentino, sobre todo en lo referente al impulso que la industria pesquera

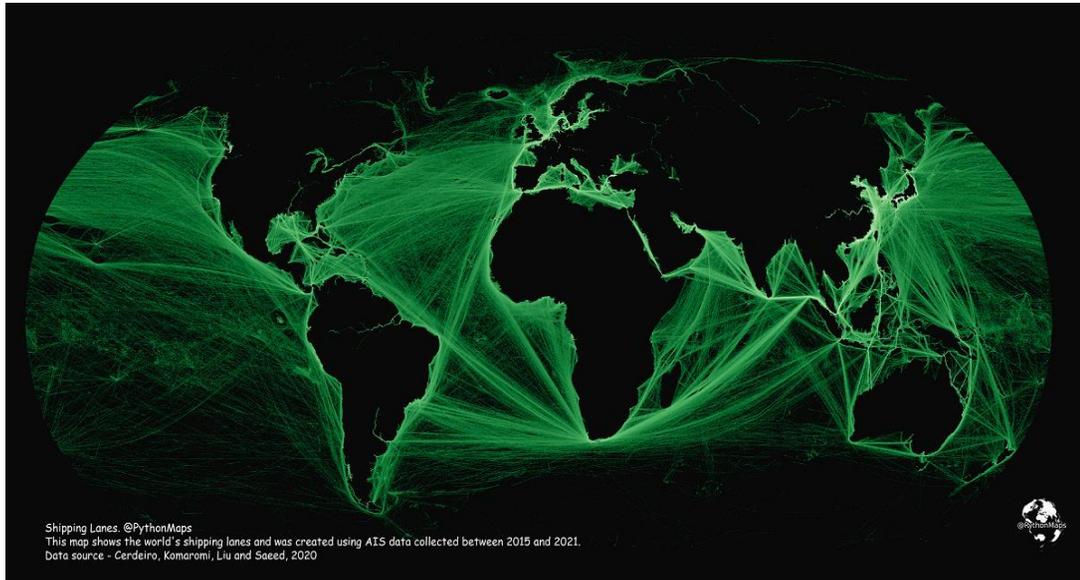
³ Por ejemplo, el “Acuerdo sobre las Relaciones en Materia Pesquera entre la Comunidad Europea y Argentina”, según el cual el primero cedía a los segundos una reserva de pesca de 25 mil toneladas anuales, sobre todo de merluza y de calamar a cambio de nuevos buques pesqueros (Colombo, 2014). Sin embargo, años más tarde, a causa de la sobreexplotación de la merluza común (*Merluccius hubbsi*), en junio de 1999, el gobierno argentino aprobó la llamada Ley de Emergencia Pesquera (Nº25.109), que establecía en su artículo 6º que los buques arrastrero-congeladores y factorías deberán desarrollar sus tareas de pesca al sur del paralelo 48º sur. Los pesqueros europeos debieron, entonces, desplazar sus actividades de captura al extremo sur del océano Atlántico. Véase al respecto Lepratti (2018)

tuvo a partir de la década de 1970 (Astori, 1986; Galli, 2007; Etchebehere et al 2018)⁴ y al desmantelamiento de la pequeña flota mercante local (Roche 2003). Desde el año 2010, Mariana Mendy (2011) junto a otros investigadores de la Universidad de la República y el Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA), desarrollan informes que procuran contribuir a mejorar las condiciones de trabajo y producción en el sector pesquero. Pero, como en Argentina, estos estudios refieren únicamente a la situación de los trabajadores locales y a su relación con las empresas pesqueras uruguayas.

Un antecedente directo de esta tesis es la investigación llevada adelante entre los años 2012 y 2015 para la obtención de mi título de Maestría (Lepratti, 2018). En ella describí las estrategias de inserción laboral de varones peruanos llegados a Montevideo para emplearse en buques de pesca industrial y analicé el lugar del puerto de esa ciudad como plataforma para la circulación y recambio de tripulaciones desde una perspectiva transnacional. Como resultado de ese trabajo advertí la diversidad de temas y fronteras que estos trabajadores no solo atravesaban, sino que simultáneamente habitaban. En ese primer momento busqué dar cuenta de la fragmentación de jurisdicciones y responsabilidades para el reclamo de derechos por parte de los pescadores peruanos en el Atlántico Sur. En el mismo proceso de investigación pude captar sus estrategias para reclamar haberes impagos y para continuar trabajando aún tras haber sido incluidos en listas negras. Varios años después, la investigación volcada en estas páginas, se adentra en la trama que hace posible tales estrategias y reclamos. Sin embargo, la mirada ahora, estará puesta en los movimientos que unen, que ponen en contacto con otros, que dan lugar a relaciones, muchas veces contingentes y esporádicas pero

⁴ Según Astori y Bruxedas (1986:11), la acción del Estado fue el determinante principal para la constitución y la conformación del complejo pesquero uruguayo: “Nunca antes se había conocido una experiencia tan intensa y tan extendida de conducción estatal a una rama de producción dominada por el capital privado. Más aún si ello se daba en un ambiente en el que las ideas centrales apuntaban precisamente a la desactivación generalizada del aparato de intervención del Estado en la economía”.

cruciales, que en su conjunto refieren una vida social densa y compleja en un contexto laboral de intensa movilidad.



Mapa 1: Mapa de rutas marítimas 2021.

Fuente: Visual capitalist. <https://www.visualcapitalist.com/>

En síntesis, desde hace dos décadas, en los países del hemisferio norte una serie de investigaciones se dedicaron a dar cuenta de la vida de los marinos como trabajadores de una industria transnacional. Sin embargo, estas investigaciones quedan limitadas a lo que sucede en esa región del planeta. Pese a que a los puertos del Atlántico Sur llegan un gran número de embarcaciones de diferentes partes del mundo, son muy escasos los estudios que abordan el carácter transnacional del trabajo marítimo, así como las instancias que hacen a la demanda y el ejercicio de derechos por parte de los tripulantes extranjeros en dos ciudades con una larga tradición de defensa del trabajo nacional, como los son Buenos Aires y Montevideo. En un contexto laboral en el que cotidianamente los trabajadores cruzan fronteras a bordo de un lugar de trabajo que también las atraviesa, y más aún, que puede cambiar de nacionalidad y jurisdicción de acuerdo a la conveniencia de las empresas, el Estado-nación no resulta una escala adecuada para el análisis.

Por ese motivo, esta tesis se enmarca en los Estudios Transnacionales a fin de comprender situaciones habituales de vulneración de derechos en el mundo actual y de analizar los caminos para su exigibilidad. El siguiente apartado presenta esta perspectiva y otras dimensiones teóricas y conceptuales que guían la tesis.

Instrumentos de navegación

Si bien los Estudios Transnacionales se desarrollaron en el ámbito de las ciencias sociales a partir de la problematización de los procesos migratorios transfronterizos, en las últimas tres décadas han permeado otros campos y temas de investigación, promoviendo el análisis de la articulación entre lo local y lo global como diferentes niveles de la experiencia social (Levitt, 2018). Desde que en la década de 1990 la antropóloga Nina Glick Schiller (1994) y sus colaboradoras publicó la que es considerada su pieza fundacional, los Estudios Transnacionales han descrito fenómenos y dinámicas transfronterizas, ensayado el desarrollo de instrumentos analíticos para superar el “nacionalismo metodológico”, reflexionado sobre los cambios en las relaciones entre los Estados y cuestionado conceptos como los de “ciudadanía”, “soberanía”, “territorio”, “comunidad” y “sociedad” históricamente localizados dentro de los límites del Estado-nación (Khagram y Levitt, 2004).

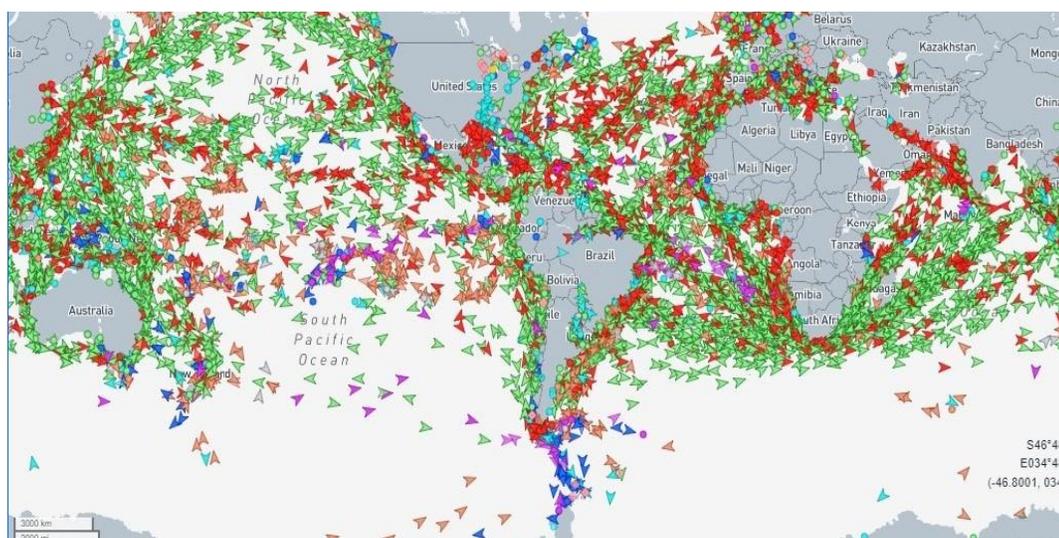
Particularmente, las investigaciones en torno a la movilidad humana desde los Estudios Transnacionales evidencian la paradoja entre la universalidad y la particularidad de los derechos humanos circunscriptos a órdenes jurídicos específicos, al tiempo que plantean la necesidad de estudios empíricos que analicen las prácticas a través de las cuales se construye al sujeto portador de derecho, su ejercicio y su reconocimiento en un mundo globalizado. En este sentido, Saskia Sassen (2003, 2010), Linda Bosniak (2000) y Aihwa Ong (2006) enfatizaron el rol de los actuales desplazamientos poblacionales en la configuración de nuevos sujetos sociales, políticos y económicos. A partir del análisis de sus prácticas y sus diferentes vínculos con los Estado-nación de origen y recepción, las autoras desarrollaron términos como “ciudadanía postnacional” (Bosniak, 2000),

“ciudadanía desnacionalizada” (Sassen, 2003, 2010) y “ciudadanía flexible” (Ong, 2006).

El adjetivo “postnacional” en la definición de Bosniak (2000), localiza las transformaciones de la ciudadanía fuera de los límites nacionales para situarla en el régimen internacional de derechos humanos y los organismos internacionales. En cambio, una “ciudadanía desnacionalizada”, tal como postula Sassen (2010), sería aquella que, situada en un marco institucional “nacional”, es transformada al igual que el significado de “lo nacional” por la integración de los mercados, el trabajo, los territorios, y las formas jurídicas a nivel transnacional. Por su parte, Ong (2012, 2006, 1999) considera que las nuevas relaciones entre los sujetos, el Estado y el capital, da lugar a una “ciudadanía flexible”, según la cual los individuos hacen uso de conjuntos parciales de derechos que la autora denomina “constelaciones de ciudadanía” (Ong 2006, 1999). Ninguno de estos tres abordajes es excluyente y representan diversos caminos para reflexionar sobre las nuevas posibilidades de una categoría en permanente construcción y revisión. A diferencia de Bosniak y Sassen, quienes colocan en el centro de su análisis al Estado-nación, Aihwa Ong dirige su reflexión a las prácticas y las subjetividades de los individuos.

De acuerdo con Ong (1999), los sujetos móviles responden de manera fluida y oportunista a las dinámicas del mercado global, de acuerdo con una ética neoliberal según la cual la seguridad de los ciudadanos, su bienestar y calidad de vida dependen cada vez más de sus propias capacidades como individuos libres que hacen inversiones y cálculos sobre sus vidas. Sin embargo, como apunta Sassen (2010), las reflexiones de Ong se basan en grupos sociales y estilos de vida de las élites globales, la mayoría de las veces conformadas por profesionales y ejecutivos de corporaciones transnacionales. En este sentido, el caso de los trabajadores marítimos resulta paradigmático para el abordaje de la ciudadanía desde una perspectiva transnacional pues, aunque se trata también de personas que cruzan fronteras regularmente durante su labor cotidiana, esta aparente “libre circulación” sucede mientras se encuentran confinados durante varios meses en un buque en medio del océano. Por otra parte, si bien estas experiencias laborales

transnacionales pueden ser muy deseadas por los trabajadores, este mercado de trabajo se encuentra fuertemente segmentado y atravesado por clivajes que perpetúan condiciones de segregación y discriminación (Robinson, 2006; Wolf, 1982). Está claro entonces que aquí nos referiremos a “sujetos transnacionales subalternos” (Kapur, 2003:60), cuyas movilidades y estrategias para el ejercicio y reclamo de derechos estarán fuertemente condicionadas por su posición en el mercado de trabajo.



Mapa 2. Embarcaciones reportadas vía satélite el 07/02/2024. Fuente: <https://www.marinetraffic.com/>

Un primer aspecto de este contexto laboral está determinado por la “gobernanza global”, término que alude a la normativa existente. Normas de la OIT como el CTM-2006, los Convenios 97 (OIT, 1949) y 143 (OIT, 1975) sobre los Trabajadores Migrantes, o la propia Declaración Universal de los Derechos Humanos (ONU, 1948), forman parte de ella. El término, adoptado por la ONU desde de la década de 1990, identifica las acciones tendientes a ejecutar y controlar estas y otras decisiones legislativas globales a través de procesos descentralizados que implican tanto a instituciones públicas como privadas (Held y Mc Grew, 2003).

En el año 2006 “Considerando que las actividades del sector marítimo se desarrollan en el mundo entero, y que, por ende, la gente del mar necesita una protección especial” (OIT, 2006:3), la OIT elaboró el Convenio sobre Trabajo

Marítimo (CTM-2006)⁵, también conocido como *The Seafarer's Bill of Rights*, en el que se unifican los criterios en torno a los derechos de los trabajadores marítimos a nivel mundial. En el año 2014 Argentina fue el primer país de América del Sur en ratificarlo, mientras que Uruguay aún no lo ha hecho.

De forma contemporánea a la popularización del término “gobernanza”, una red de investigadores anglosajones inspirados en la obra de Michel Foucault comenzó a analizar los procedimientos por los cuales ciertos aspectos de la vida humana son problematizados de una manera particular por determinadas instituciones y/o legislaciones, impulsando así los denominados “estudios sobre la gubernamentalidad” (Gil Araujo, 2010). De acuerdo con esta propuesta teórico-metodológica el concepto de “gobierno” implica un conjunto de dispositivos y de acciones para administrar, regular y favorecer la existencia de los seres humanos. En este sentido amplio, “gobierno” incluye al Estado, pero también a los organismos internacionales, a las organizaciones no gubernamentales, centros educativos, así como a los propios sujetos que internalizan dichos dispositivos dando sentido a sus decisiones y a las acciones resultantes de ellas (Fassin, 2016; Foucault, 2006; Rose, 2012). Todo ello, también, sería captado por “gobernanza”.

Aunque los análisis iniciados por Foucault a fines de la década de 1970 tenían como referencia principal las artes de gobierno al interior del Estado, cada vez son más los estudios que abordan las gubernamentalidades presentes en el dominio transnacional y los programas desarrollados para atender cuestiones tan diversas como la migración, el refugio, el terrorismo, la piratería, el crimen, las crisis financieras y la pobreza, sumando para ello la pregunta sobre los vínculos entre las diversas escalas de gobierno (Dean 2010; Ferguson y Gupta 2002, entre otros). Por este motivo, algunos autores prefieren emplear esta categoría en plural - “gubernamentalidades”- e insisten en la necesidad de su análisis empírico y situado (Rose, 2012).

⁵ Disponible en: <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--es/index.htm>

En esta tesis seguimos a Wendy Brown (2017:99), quien ha analizado la gobernanza neoliberal desde una perspectiva foucaultiana, como “una conceptualización y práctica del poder y la administración, que cambia la concepción de las relaciones entre el mercado, el Estado y la ciudadanía”. En este tipo de gubernamentalidad, el énfasis está puesto en los procesos, las normas y las prácticas. Su propuesta sostiene que “lo político” no puede ser homologado a un proceso gerencial o administrativo, libre de tensiones, disputas y luchas por el poder entre los actores. La reconocida filósofa y politóloga señala, además, que todo ello desencadena transformaciones institucionales significativas, particularmente en el intento por hacer que los programas resulten operables y sinérgicos.

Ahora bien, ¿qué colaboraciones y tensiones es posible encontrar en el Atlántico Sur tendientes a asegurar el bienestar de los trabajadores del mar? Las acciones llevadas adelante en este sentido ¿han determinado cambios en las prácticas institucionales? ¿Cuáles son los diversos roles institucionales en la gobernanza del trabajo marítimo transnacional? ¿Qué tensiones existen entre las instituciones y los agentes participantes? A modo de ejemplo, la no ratificación de determinadas normas internacionales ¿representa la ausencia de posibilidades para el reclamo de derechos por parte de estos trabajadores? Frente a estas preguntas, identificar las articulaciones, así como los desacoples entre la normativa, los roles institucionales y las prácticas sociales, resulta fundamental.

Desde la antropología, los aportes a los debates en torno a “ciudadanía” - ya sea como estatus legal, conjunto de derechos, actividad política o identidad (Kymlicka, 1996; Benhabib, 2005; Bosniak, 2000)- se han centrado en las prácticas de los sujetos, poniendo el énfasis en su agencia a través de procesos de reivindicación de derechos en contextos específicos (Caglar, 2015). Sin embargo, la construcción de una categoría como la de “ciudadano” o “sujeto de derecho” depende tanto de la agencia de los individuos como de su relación con las instituciones de gobierno, ya sean éstas locales, nacionales o internacionales (Besserer 2013; Merenson 2016). En diversas situaciones los trabajadores del mar, a pesar de ser portadores formales de derecho, no son reconocidos como tales (Nur, 2021; OIM, 2013 y 2014). Pero, si

como como señala Rosaldo (2000:12) “no hay que ver las cosas desde el punto de vista de grupos aislados, sino de grupos en relación mutua” cabe preguntarse aquí ¿qué encuentros y cooperaciones hacen posible el acceso a los derechos en el Atlántico Sur?

Para ensayar una respuesta a esta pregunta optamos por desplegar la idea de “trama transnacional”. Con ella queremos enfatizar la constitución mutua de las acciones y escalas a la hora de analizar la agencia de los actores que velan por los trabajadores del mar. Aunque avanzaremos en su conceptualización en el próximo capítulo, adelantemos que “trama”, aquí, alude tanto a la connivencia como al conflicto; está hecha tanto de narrativas como de prácticas.

Nuestro interés en las acciones llevadas adelante por representantes de la Iglesia católica, de los sindicatos y de los Estados nacionales, así como por un conjunto de personas movilizadas por la causa está signado por sus empeños en la construcción del trabajador marítimo como “sujeto de derecho”, así como por la relevancia de estas instituciones en la historia del capitalismo, desde sus inicios hasta la etapa de transformaciones sociales agrupadas bajo el rótulo de “globalización”.

Particularmente, tanto para el caso del Apostolado del Mar, como para el de los sindicatos que abordamos, se trata de organizaciones creadas específicamente para salvaguardar el bienestar y los derechos de los trabajadores del mar. Los Estados, en cambio, tienen múltiples funciones y preocupaciones. Por lo tanto, la mirada se concentra en el rol de los inspectores de trabajo y el de los funcionarios diplomáticos. En el caso de la inspección laboral buscamos analizar, desde la perspectiva de los Estudios Transnacionales, funciones y prácticas tradicionalmente concebidas para la fiscalización de las relaciones laborales al interior de cada Estado-nación. En tanto, el seguimiento del servicio consular brindado por los Estados de Filipinas e Indonesia se debe a que un alto porcentaje de trabajadores del mar que realizan sus tareas en el Atlántico Sur provienen de dichos países, y a que ambos países llevan adelante políticas extra-territoriales de gran envergadura.

Como un barco que navega, la trama transnacional que describe y analiza esta tesis, se mueve debajo de la superficie, sumergida y poco evidente a la vista, pero fundamental para que la nave no se hunda en su desplazamiento. Para acceder a ella nos enfocamos en las narrativas y acciones de los sacerdotes de los centros del Apostolado del Mar en Buenos Aires y Montevideo; los representantes de la ITF, el SUNTMA y la Unión de Trabajadores del Transporte (UTT); así como en las prácticas de los inspectores de los ministerios de trabajo de Argentina y Uruguay y los funcionarios y colaboradores de los consulados de Filipinas e Indonesia en ambas ciudades. A lo largo de la tesis - desde la propuesta metodológica hasta sus resultados – veremos las tensiones y articulaciones entre lo global y lo local, lo móvil y lo anclado, lo individual y lo colectivo, el cambio y la permanencia. En los siguientes párrafos presentaremos las coordenadas metodológicas con las que nos aventuramos.

Sobre la ruta de navegación

La introducción de una tesis suele ser de los últimos capítulos en redactarse, pues en ella se dan a conocer las coordenadas del camino recorrido. Sucede que el trazado de este trayecto no tiene su punto final en la formulación del plan de trabajo, más bien todo lo contrario: es el resultado de una serie de decisiones, tropiezos y hallazgos sobre los que reflexionamos durante y después de las actividades de pesquisa y redacción. Tales decisiones, como señala Candea (2007), no se establecen de manera arbitraria sino en el contexto de un marco teórico - metodológico y en relación con los recursos disponibles. Lejos en el tiempo quedaron las pretensiones académicas de describir la “totalidad de la vida social” (Guber, 2004), y en la actualidad, por el contrario, afrontamos el desafío de ser cada vez más precisos en nuestra mirada sobre un horizonte cada vez más complejo y diverso. Hacia dónde se dirigió el catalejo de esta tesis, qué y cómo se contempló y hasta qué momento es, precisamente, lo que se sintetizamos a continuación.

En tanto la hipótesis de investigación suponía que las acciones llevadas adelante para la protección de los trabajadores del mar en el Atlántico Sur

implicaban la articulación de diversas normas, instituciones, prácticas y narrativas que hacen que la ciudadanía y gobernanza transnacional se encuentren condicionadas por la historia y los contextos nacionales, avanzamos en una etnografía multi-situada en las ciudades portuarias de Buenos Aires y Montevideo. Llegados a este punto una pregunta sin duda pertinente sería por qué esta tesis toma dos ciudades portuarias, situadas en dos países diferentes. Dicho de otro modo: ¿no sería suficiente observar lo sucedido en Buenos Aires o en Montevideo? Aunque confiamos en que las próximas páginas puedan explicarlo con mayor precisión, vale anticipar algunas cuestiones. En principio, ambos países tienen sus legislaciones y un historial de ratificaciones de convenios internacionales específicos. Además, algunas de las instituciones consideradas tienen sedes en ambas ciudades, entre ellas el Apostolado del mar. Por otra parte, el ordenamiento geopolítico resultante del conflicto bélico armado de 1982 entre la Argentina y Gran Bretaña por los archipiélagos sudatlánticos Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur (“Guerra de Malvinas”), determinó que las tareas de atención médica de los trabajadores del mar se realicen en Uruguay y no Argentina. Sin embargo, desde este último país se coordinan muchas de las acciones para que esto suceda en Montevideo. De hecho, las sedes consulares de Filipinas e Indonesia se encuentran en Buenos Aires, no en el Uruguay.

La elección entonces de dos ciudades portuarias cercanas, que se encuentran localizadas en países distintos, con historias que las asemejan y diferencian, se basó en la necesidad de observar localizaciones complementarias de lo global. Situar la etnografía tanto en Buenos Aires como en Montevideo presenta, entonces, la posibilidad de advertir las articulaciones que pueden llegar a configurarse, por ejemplo, frente a la suscripción o no de normas internacionales. Como señalan Mezzadra y Nielsen, los puertos, lejos de ser marginales y excepcionales en la geografía de la globalización, proveen una perspectiva privilegiada para observar las “tensiones, fricciones y conflictos que la acompañan” (2017: 246).

Como puertos internacionales, Buenos Aires y Montevideo reciben buques de diferentes banderas, son sede de instituciones locales y globales; en ellas viven y circulan trabajadores nacionales y extranjeros. Ambas se encuentran estrictamente ubicadas en la costa del Río de la Plata, un estuario que conecta los ríos del interior de la región con el océano Atlántico y con el mundo. Las dos fueron fundadas como puertos durante los tiempos de la colonia española en 1536 y 1724 respectivamente y, cuando a comienzos del siglo XX, Argentina y Uruguay consolidaron su vida política como Estados-nación independientes, continuaron centralizando el flujo internacional de mercancías y personas. Hasta la década de 1980 los servicios de ambos puertos fueron administrados por el Estado.

Sin embargo, en el contexto de reformas neoliberales que tuvieron lugar en América Latina por esos años, el sector privado fue ganando mayor participación en su gestión portuaria hasta convertirse, en la actualidad, en su único proveedor. En Argentina, la promulgación de la Ley 23.696 en 1989 marcó el inicio de las privatizaciones y más tarde, en 1992, el decreto 817/92, dividió al puerto de Buenos Aires en seis terminales operadas por distintos consorcios privados (Domínguez Roca, 2015). Por su parte, en 1992, el gobierno uruguayo creó el Régimen de Puerto Libre (Ley n° 16.246) de acuerdo con el cual Montevideo - y luego los otros puertos del país - pasaron a conformar espacios para la libre circulación de mercaderías. El puerto de Montevideo se transformó entonces en la primera terminal de América del Sur en operar bajo este régimen (Instituto Cuesta Duarte, 2008).

En el presente, ni el puerto de Buenos Aires ni el de Montevideo concentran las rutas marítimas internacionales de sus países. Buenos Aires es hoy en día una terminal para cruceros, buques tanque y contenedores que, por otra parte, debido a su gran tamaño, en ocasiones no llegan a tocar tierra, sino que encallan a algunos kilómetros, por lo que las tareas de recarga de suministros se realizan a través de naves auxiliares más pequeñas. Los buques de pesca industrial operan en los puertos del Sur de Argentina (Mar del Plata, Puerto Madryn, Rawson, Usuahia), mientras que la principal exportación de cereales y granos se realiza desde los puertos de Rosario, a unos 300 kilómetros de Buenos Aires. Los puertos rosarinos

se han convertido en nodos importantes del sistema de terminales de la Hidrovía Paraná -Paraguay que conecta el interior de América del Sur con el océano Atlántico. Por su parte, Montevideo continúa siendo el principal puerto de Uruguay, aunque actualmente el de Nueva Palmira centraliza el movimiento de cereales y granos como la terminal 0 (cero) de la mencionada hidrovía (Ravina, 1992).



Mapa 3. Hidrovía Paraná – Paraguay.

Fuente: <https://www.afip.gob.ar/hidrovia-parana/que-es/hidrovia.asp>

Estos cambios en la organización del espacio y el lugar de los puertos de Buenos Aires y Montevideo en las prioridades de las rutas del comercio internacional, determinan el tipo de naves que arriban, su origen y destino; la composición de sus tripulaciones y la forma de contratación de las mismas. Del mismo modo, configuran tanto las estrategias de los marinos extranjeros para reclamar y acceder a derechos como la de las instituciones que reciben sus demandas y atienden sus necesidades. En definitiva, otra opción nos hubiese dado

una imagen parcial, incompleta, de la compleja trama que aquí buscamos describir a partir de una etnografía multilocal.

La propuesta de una “etnografía multilocal” fue presentada por George Marcus en un breve artículo, publicado por primera vez en la revista *Annual Review of Anthropology* en 1995, que rápidamente ganó notoriedad. En él Marcus argumenta que cualquier etnografía hecha en el actual sistema mundial de naciones es también una etnografía del sistema y, por lo tanto, no puede ser entendida sólo en referencia a una localidad específica. De acuerdo con el propio Marcus (2001), una estrategia para incorporar la investigación etnográfica al sistema mundo consiste en “seguir a las personas, los objetos, los conflictos y las *tramas* a través del espacio, buscando dar cuenta de las relaciones, yuxtaposiciones y sendas que los conectan” (Marcus, 2001: 120).

Con el objetivo de “seguir la trama” tendiente a asegurar los derechos y el bienestar de trabajadores marítimos de diversos orígenes nacionales en el Atlántico Sur, en las ciudades de Buenos Aires y Montevideo se indagó sobre la participación de la Iglesia católica, los sindicatos y los Estados a partir de entrevistas en profundidad y de la observación participante (Boivin et al, 2004; Guber, 2001 y 2004). En lo que hace a las entrevistas sostenidas con los sacerdotes responsables del Apostolado del Mar, los representantes sindicales y los funcionarios estatales, los encuentros se concentraron en las actividades que llevaban adelante en torno a la protección de los derechos de los trabajadores, las situaciones y los medios por los que los contactaban, y los desafíos y limitaciones que enfrentaban cotidianamente. En todos los casos se buscó analizar la relación entre las formas de asistencia y apoyo brindadas, las vinculaciones, tensiones y desacuerdos que podían desencadenarse ante conflictos específicos. De igual modo, se realizaron entrevistas en profundidad a trabajadores del mar en las que conversamos acerca de las situaciones y los medios empleados para contactar a las instituciones ya mencionadas, sus expectativas en torno a estos contactos y las respuestas obtenidas.

Paralelamente, se relevaron los documentos vigentes en torno a la protección de los trabajadores marítimos a nivel nacional e internacional (leyes, convenios internacionales, manuales de acción para funcionarios e informes realizados por los mismos), atendiendo principalmente a la construcción de los trabajadores del mar como sujeto de derecho, al logro de derechos específicos y a su vinculación con los derechos humanos. También nos detuvimos en las modalidades en las que era propuesta la vinculación entre las diferentes instituciones abordadas, sus competencias y sus diversas escalas de acción desde el punto de vista normativo.

La centralidad de los documentos escritos para el funcionamiento y el análisis de las instituciones modernas es ampliamente reconocida en las ciencias sociales como la sociología, la ciencia política y la historia. Sin embargo, éstos han sido escasamente analizados desde la antropología social, tradicionalmente abocada al estudio de la vida cotidiana de pequeñas comunidades alejadas de la acción burocrática o afectadas por ella (Hull, 2012). No obstante, esta etnografía tuvo lugar, en un mundo plagado de normas y documentos que no sólo regulan relaciones y procedimientos, sino que también expresan ideologías y saberes. Los manuales, convenios, declaraciones y leyes revisados resultan aquí "guías de acción que consagran lo que es correcto y deseable, y por tanto constriñen las prácticas cotidianas, reforzando determinadas lógicas de funcionamiento institucional y opacando otras" (Muzzopappa y Villalta, 2011: 36). Más allá del análisis de su contenido, los documentos también fueron abordados en su materialidad (Hull, 2012). En tanto objetos, fue posible incorporarlos a la trama y "seguirlos" en sus desplazamientos y usos.

Describir densamente las prácticas de funcionarios, representantes y colaboradores de tal variedad de instituciones en dos ciudades de dos países diferentes, implicó diversos desafíos. Entre ellos lograr el acceso a múltiples sitios, la profundización de vínculos con informantes muy diferentes entre sí que a su vez manejan lenguajes también distintos y - no está demás señalarlo - algunos problemas logísticos. Por este tipo de cuestiones, la etnografía multi-local no ha

estado exenta de críticas, fundamentalmente, vinculadas a la posible segmentación y parcialización del conocimiento producido (Falzon, 2009). Sin embargo, como señala Marcus (2001:113), estas "ansiedades metodológicas", deben ser incorporadas a la reflexión en torno al proceso de investigación o, en otras palabras, a la necesidad de ajustar permanentemente nuestro catalejo.

El trabajo de campo en que se sustenta esta tesis fue realizado entre los años 2017 y 2022. Se trata de un plazo considerablemente extenso para una investigación doctoral que fue posible sostener, entre otras cuestiones, por mi doble localización. Si bien resido en Buenos Aires desde hace más de una década, soy uruguayo y visito regularmente este país. Así las cosas, más que como un evento de inmersión intensiva circunscripto a un espacio y tiempo determinado, el trabajo de campo fue un proceso progresivo de "acumulación en espiral" (Horst, 2010:16), que tuvo lugar a lo largo de cinco años. Durante todo ese tiempo fue posible entrevistar a las y los interlocutores en varias oportunidades y sostener un vínculo duradero con la mayoría de ellos. Además, este constante ir y venir entre Buenos Aires y Montevideo me permitió observar los cambios y permanencias de los actores, de las normas y los contextos, tal como veremos a lo largo de los capítulos. Pero en un lapso tan extendido de tiempo, indefectiblemente, tuvieron lugar imponderables que nos obligaron a nuevos ajustes metodológicos.

El año 2020 señaló un quiebre abrupto en nuestras cotidianidades e investigaciones, particularmente si éstas incluían viajes y traslados regulares a través de fronteras internacionales. No obstante, el trabajo marítimo no se detuvo y, de hecho, presentó situaciones sumamente críticas como las que se abordarán en el Capítulo 3. ¿Cómo continuar vinculada al campo en tiempos "aislamiento social preventivo y obligatorio"⁶?

⁶ En Argentina: Decreto de Aislamiento social preventivo y obligatorio 297/2020 <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/227042/20200320>.
En Uruguay: Decreto de Emergencia Sanitaria 93/020 <https://www.impo.com.uy/bases/decretos/93-2020>

Al igual que en otros aspectos de nuestra vida, las tecnologías de la comunicación jugaron un rol preponderante. Desde hacía ya tiempo tenía asociada mi cuenta de Gmail a la herramienta Google Alerts para detectar contenidos relacionados con diferentes términos de búsqueda vinculados con el tema de mi investigación como, por ejemplo, “trabajadores del mar”, “Puerto de Buenos Aires” y “Puerto de Montevideo”. También seguía en redes sociales los perfiles institucionales del Apostolado del Mar, de la ITF y otros sindicatos a cuyos *newsletters* estaba suscrita. Durante varios meses “seguí”, también en términos marcusianos, las noticias que llegaban por estos medios. Puse en común varias fuentes informativas hasta completar las historias para, luego, *stalckear* a sus protagonistas. Así llegué a entrevistar de manera virtual y en inglés a ocho trabajadores que se encontraban en Corea, Emiratos Árabes, España, Estados Unidos y Filipinas. Todos ellos eran tripulantes de buques en los cuales se habían presentado situaciones dramáticas que repasaremos en los capítulos que siguen.

La pandemia por Covid-19, entonces, no modificó la propuesta de una etnografía multi-local, pero durante su transcurso no se trató de “estar en el campo” para acompañar personalmente a los protagonistas, sino de seguir los acontecimientos para poder encontrarlos y conversar al respecto. En este punto, seguir “eventos-críticos” (Das, 1995) llevó nuestra investigación por diversos sitios. Precisamente, otra de las “ansiedades metodológicas” mencionadas por Marcus (2001) refiere a la delimitación del campo. Si el campo es aquella “porción de lo real que se desea conocer” (Guber, 2004:33), la pregunta era qué eventos seguir y a quiénes entrevistar. Nuevamente, se trató de decisiones. Si las entrevistas virtuales realizadas a personas en cualquier parte del mundo estaban vinculadas con la asistencia brindada o recibida por alguna de las instituciones abordadas en Buenos Aires o en Montevideo, el campo continuaba limitado a ellas. De todas formas, aunque los límites del campo no fueron alterados, considero que el incluir los eventos que fueron cubiertos por la prensa amplió el horizonte etnográfico, favoreciendo el mapeo de otras conexiones o divergencias.

Sucede también que, más allá de la pandemia y sus consecuencias en el trabajo marítimo, esporádicamente en la prensa argentina y la uruguaya son publicadas noticias sobre marinos extranjeros abandonados a su suerte, detenidos, accidentados o fallecidos. Estos acontecimientos suelen tener una mayor o menor repercusión mediática, pero por lo general pasan rápidamente al olvido. Para evitar la inmediatez del acontecimiento mediático, Bensa y Fassin (2002) han propuesto etnografiarlo, esto es mostrar toda su complejidad captándola históricamente, superando así su espectacularización. Con este propósito, algunas de las noticias relevadas dan inicio a varios de los capítulos de esta tesis y funcionan en ellos como puntos de partida para plantear preguntas, desenmarañar conexiones y bifurcaciones en la trama que nos ocupará.

Desde la geografía híbrida de los puertos, las oficinas y los espacios públicos; y desde carácter esporádico de los acontecimientos, las siguientes páginas buscan interpelar las fronteras con las que solemos identificar los territorios, la ciudadanía y la gobernanza para "reensamblar lo social" (Latour, 2005). Considerando otras fronteras, otros lenguajes y otras prácticas -a veces tan fluidos y móviles como los mares y, otras, tan sólidas y arraigadas como los continentes- abordaremos la trama transnacional tendiente a posibilitar el ejercicio y la demanda de derechos de los trabajadores del mar que navegan las aguas del Atlántico Sur.

De aquí en adelante

¿Cómo sigue el recorrido de aquí en más? Además de esta introducción, la tesis se compone de cinco capítulos y una conclusión. Cada capítulo está encabezado por un Acto que narra alguna situación concreta en altamar que desencadena el análisis propuesto; también por una canción que funciona como "banda sonora" para la lectura de la tesis. Tomé esta idea de la novela "Isla decepción", de Paulina Flores (2021), inspirada en casos reales de marineros orientales que saltan de los barcos-factoría que navegan por el estrecho de Magallanes; puede ser escuchadas escaneando los códigos QR. Cada capítulo,

siguiendo la acepción narrativa de la definición de “trama”, cierra en un “punto y aparte” que ofrece una recapitulación que conecta con el siguiente paso.

El primer capítulo presenta en perspectiva histórica el proceso por el cual los trabajadores del mar se constituyeron como sujeto de derecho para las instituciones involucradas. En él veremos que el “lenguaje de los derechos humanos” (Sigaud, 2004) sostiene los encuentros y desencuentros entre la Iglesia católica, los sindicatos y los Estado-nación. Es su sedimentación a lo largo del tiempo la que nos interesa y fundamenta hacia el final del capítulo, una primera conceptualización del término “trama transnacional”. Con ella buscaremos dar cuenta de los consensos y las tensiones en las que se enmarcan los arreglos jurídicos que habilitan o limitan las prácticas y las narrativas que serán abordados en los capítulos subsiguientes.

El segundo capítulo analiza específicamente la participación de los sacerdotes del Apostolado del Mar. Para ello introduce los debates sobre el lugar de las instituciones religiosas en la construcción de gobernanza y ciudadanía en contextos de trabajo transnacional. Específicamente, indaga sobre las tensiones entre las nociones de “caridad” y “derechos” que guían sus prácticas, así como sus adaptaciones a las cambiantes condiciones laborales de los marinos.

El tercer capítulo incorpora las acciones sindicales (trans)nacionales para observar las escalas que guían los recursos disponibles en la construcción de la relación entre trabajo y ciudadanía. El paréntesis aquí indica la tensión existente entre organizaciones obreras de arraigo nacional frente a situaciones de vulneración y reclamación de derechos en contextos de trabajo globales. Esto será analizado en las acciones seguidas por los representantes sindicales ante el abandono de tripulantes, el reclamo de salarios adeudados y denuncias de maltrato físico.

El cuarto capítulo aborda la participación en esta trama de los funcionarios de los ministerios de trabajo de Argentina y Uruguay, así como del consulado de Filipinas en ambos países. El capítulo se pregunta por las fronteras de la soberanía para garantizar el ejercicio de derechos y responsabilidades en contextos laborales transnacionales. Seguiremos a los funcionarios en inspecciones en los puertos, lo que nos permitirá observar el carácter maleable de las fronteras, y a los funcionarios

diplomáticos en tareas como el acompañamiento de connacionales durante procesos judiciales que indican las diversas dimensiones implicadas en la puesta en práctica de políticas estatales extra-territoriales.

El quinto y último capítulo está dedicado a la participación en esta trama de personas que, por distintos motivos, se sienten involucradas con la causa. Conociendo las prácticas de Anna, Nicolás, Mónica y Jesica, exploraremos el lugar de la solidaridad y la responsabilidad ética en la asistencia a marinos extranjeros. En esta línea, sobre el final del capítulo, nos concentraremos en la dimensión más trágica a la que se enfrenta esta trama transnacional: las interacciones que hacen posible el cuidado y el traslado de los trabajadores lesionados o fallecidos en altamar.

Finalmente, a la luz de la etnografía desplegada en los capítulos precedentes, las conclusiones regresan sobre la noción de “trama transnacional” para señalar tres de sus rasgos clave –su condición relacional, situada y contingente-, a fin de reflexionar sobre su contribución al análisis del ejercicio de la ciudadanía y la gobernanza global realmente existente en el Atlántico Sur.

Algunos avances de esta tesis fueron discutidos en eventos científicos. Versiones preliminares del Capítulo 2 fueron presentadas en el “IX Congreso Iberoamericano de Estudios de Género” (Lepratti, 2019) y en las “XI Jornadas en Ciencias Sociales y Religión. Espiritualidades, Economía y Poder” (Lepratti, 2021). Una versión previa del Capítulo 3 fue discutida en el “II Congreso Internacional de Ciencias Humanas” (Lepratti, 2022). En tanto, avances del Capítulo 5 se presentaron en la “XIV Reunión de Antropología del Mercosur” (Lepratti, 2023).

Dicho todo lo anterior, iniciemos pues este viaje...

Capítulo 1

Una trama histórica

Crece desde el pie musiquita
Crece desde el pie
Uno dos y tres, derecha
Crece desde el pie



Crece desde el pie, Alfredo Zitarrosa

Introducción

Las relaciones entre los sindicatos, la Iglesia católica y los Estados en pos de la protección de los trabajadores del mar no son nuevas ni recientes. A lo largo de más de un siglo, estas instituciones han colaborado entre sí; otras veces han trabajado por caminos paralelos y, en ocasiones, se han enfrentado de manera más o menos amable. No obstante, en la actualidad, comparten un código común representado por el régimen internacional de derechos humanos y el respeto a las disposiciones establecidas por las agencias de las Naciones Unidas, en especial la OIT y sus convenciones internacionales en torno al trabajo marítimo y pesquero (CTM-2006 y C-188).

Como mencionamos en la Introducción, el CTM-2006 establece un mínimo de derechos y unifica los criterios en torno a las condiciones laborales del trabajo marítimo a nivel mundial. El análisis del proceso de su elaboración y aplicación revela la participación de múltiples instituciones y actores (Estados, sindicatos y

cámaras empresariales) en cada una de esas etapas. Tal variedad de implicados adelanta cierta información sobre el aspecto relacional de las condiciones normativas y estructurales para el reclamo y ejercicio de derechos, así como de las estrategias que los trabajadores llevarán adelante para hacer uso de ellas.

Por otra parte, describir cómo las instituciones abordadas por esta tesis han llegado a compartir el régimen de derechos humanos como código discursivo y han llevado adelante diversas prácticas transnacionales en conjunto implica el desarrollo de un análisis multi-situado también desde un punto de vista diacrónico. Considerando el largo arraigo de las instituciones abordadas, la perspectiva diacrónica resulta fundamental en el análisis de los procesos que involucran individuos, instituciones y, también, escalas de análisis y de acción. Como señala Menara Lube Guizardi (2017), la incorporación del devenir histórico a las construcciones interpretativas de la antropología permite superar la tendencia a sustantivizar el presente, dando cuenta de los complejos procesos implicados en la producción del aquí y ahora. En este sentido, la revisión de los procesos históricos de cada una de las instituciones reveló una notable coincidencia de fechas fundacionales y giros ideológicos, que han determinado tanto los acuerdos como los conflictos que hoy encontramos sedimentados.

Una reseña pormenorizada de las relaciones entre las instituciones abordadas aquí durante los últimos cien años, excede los objetivos de esta tesis. Sin embargo, considerando el carácter plural y procesual del presente abordado por ella, el recorrido propuesto por este capítulo se centra en los procesos mediante los cuales los trabajadores del mar se han constituido en sujeto de derecho para estas instituciones. Teniendo esto presente, el análisis diacrónico se presenta en torno a cuatro momentos paradigmáticos que han tenido lugar en contextos de cambio social significativos y en los que, a su vez, es posible encontrar diferentes concepciones en torno a las nociones de ciudadanía y los derechos adscriptos a esta noción. Estos momentos son: a) la expansión del capitalismo en el siglo XIX y el surgimiento del trabajador como sujeto político; b) el período de entreguerras, concretamente la fundación de la OIT y la consolidación del Estado de Bienestar; c)

la Declaración Universal de los Derechos Humanos y su apelación en situaciones de movilidad; y d) el giro hacia la globalización y la fragmentación de los sistemas nacionales de relaciones laborales. Finalmente, el capítulo fundamenta el uso del término “trama transnacional” para dar cuenta de los consensos y las tensiones en las que se enmarcan los arreglos jurídicos, las prácticas y las narrativas que serán abordados a lo largo de la tesis.

Tiempo de tutela y contención

La preocupación-ocupación en torno al bienestar de los trabajadores del mar por parte del Estado, la Iglesia católica y los sindicatos, puede rastrearse hasta la segunda mitad del siglo XIX, fundamentalmente en Gran Bretaña donde el capitalismo industrial se manifestaba con mayor densidad. De hecho, tanto el Apostolado del Mar como la ITF comenzaron sus actividades en este periodo en diferentes ciudades portuarias de la isla. Por entonces, el ideario liberal de fraternidad e igualdad de derechos entre los ciudadanos se enfrentó a la realidad de un orden económico que determinaba la miseria de grandes sectores de la población; al tiempo que el trabajo era reconocido como fuente de la riqueza social, tanto por teóricos como Ricardo y Marx (Castel, 2002; Kott, 2011).

En este contexto, en Inglaterra y Francia, nacieron las primeras organizaciones obreras entre las que circulaban publicaciones que no solo analizaban las contradicciones de la industrialización y criticaban las injusticias del capitalismo, sino que también proponían modelos alternativos basados en la solidaridad y el igualitarismo (Marx y Engels, 1848; Proudhon, 1840). Tales ideas compartían el espíritu universalista de la modernidad y aspiraban a la unión de los trabajadores más allá de las fronteras nacionales. El internacionalismo obrero representaba no solo un ideal, sino también una estrategia mediante la cual sería posible alcanzar una sociedad más igualitaria (Vadillo Muñoz, 2019)⁷.

⁷ Esa fue la motivación que condujo a un grupo de sindicatos ingleses, franceses e italianos a fundar en Londres en 1864 la Asociación Internacional de los Trabajadores, también conocida como Primera Internacional. Tras su disolución, a causa de dramáticos enfrentamientos entre sus miembros

Fue en tiempos de la Segunda Internacional, más precisamente durante su segundo congreso en Londres en 1896, que se fundó la ITF, tras un largo conflicto por las condiciones de trabajo de los estibadores en los puertos del norte de Europa. Formada inicialmente por trabajadores portuarios y marítimos ingleses y holandeses, en pocos años se sumaron sindicatos de trabajadores ferroviarios y del tranvía alemanes y franceses (Lewis, 2003). En 1920, tras la finalización de la Primera Guerra Mundial, la ITF ya contaba con tres millones de afiliados. A lo largo del más de un siglo, la federación fue creciendo en número de sindicatos y trabajadores afiliados, al tiempo que se convirtió en un organismo influyente frente a los empleadores a nivel mundial.

La conflictividad social imperante en la Europa del siglo XIX y las críticas condiciones de vida de los trabajadores de la época resultan fundamentales, no solo a la hora de analizar el surgimiento de la ITF, sino también, para abordar la reformulación de las prácticas asistenciales religiosas y la creación de servicios específicos para marinos, como el Apostolado del Mar. El primer centro de este apostolado fue creado en 1899 en el puerto de Glasgow (Escocia), aunque no fue hasta principios de 1920 que recibió la aprobación formal del Vaticano como parte de su obra internacional. Esta iniciativa seguía los pasos de las Iglesias anglicana y metodista de Inglaterra que, también a mediados del siglo XIX, en asociación con el gobierno británico, comenzaron la construcción de espacios para ofrecer a los marinos alojamiento confortable a precios muy accesibles, cajas de ahorro, ayuda legal y entrenamiento para futuros navegantes, entre otras formas de asistencia y recursos (Kverndal, 2008).

Eran tiempos de expansión comercial del Imperio británico, durante los cuales los marinos representaban una fuerza de trabajo fundamental, en un mundo donde las regiones productoras de materias primas se encontraban en continentes

anarquistas y marxistas, la fundación de la Segunda Internacional o Internacional Socialista en 1876 estaba llamada a realizar la gran obra de educación y organización para la revolución del proletariado en el denominado “mundo civilizado” (léase industrial y europeo), hasta que la Primera Guerra Mundial (1914-1918) volvió a dividir a la Asociación Internacional de los Trabajadores entre antibélicos y aquellos que defendían la causa de sus naciones (Vadillo Muñoz, 2019).

distantes de aquellas en donde eran industrializadas y consumidas⁸. Sin embargo, la mayor visibilidad de estos trabajadores estuvo acompañada de un recrudescimiento en sus condiciones de vida y de trabajo caracterizado por la extensión de los períodos a bordo, el predominio de espacios reducidos y en mal estado para el descanso en los buques, las frecuentes infecciones y los hundimientos. Por otra parte, quienes se lesionaban gravemente en altamar y no podían volver a trabajar, pasaban a depender de la caridad y mendicidad, mientras que aquellos que se encontraban en tierra a la espera de nuevos embarques, preocupaban a las autoridades públicas y religiosas por sus frecuentes visitas a burdeles, problemas de alcoholismo y por los episodios de violencia que protagonizaban en las zonas aledañas a los puertos (Linebaugh y Rediker, 2005).

Ante este panorama, en 1833, el gobierno y las iglesias británicas fundaron The British & Foreign Sailor's Society. Su modelo de "Sailor's Palace" fue replicado en diferentes ciudades portuarias inglesas (Londres en 1835, Liverpool en 1846) para luego extenderlo a otros puertos de gran afluencia de la flota británica, como fue el caso de Buenos Aires en 1902. Hasta entonces, las actividades de la Iglesia católica de las que participaban los trabajadores marítimos no se diferenciaban de aquellas que cotidianamente se realizaban en las parroquias de cualquier localidad europea. Siguiendo el ejemplo anglicano, la creación del Apostolado del Mar tuvo por objetivo brindar un servicio especial a quienes, por el carácter móvil de su trabajo, se veían impedidos de recibir la atención religiosa y la tutela moral tradicionalmente llevadas adelante por los sacerdotes en parroquias estrechamente vinculadas al territorio y a la población de la localidad en la que se encontraban. Así, "el rebaño" con sus desplazamientos fue trazando el territorio de acción del Apostolado del Mar. Con los años, la iniciativa surgida en aquella ciudad escocesa se extendió a otros países europeos, llegando a fundarse en 1931 el Apostolatus

⁸ En este contexto, proliferaban las producciones literarias en torno a la vida en el mar, dando lugar a clásicos como Moby Dick (Herman Melville, 1851), Los trabajadores del Mar (Víctor Hugo, 1866) y otros.

Maris Internationale Concilium (AMIC), que constituía su federación internacional, originalmente con sede en Londres (Kverndal, 2008).

La nominación de esta institución no es un dato menor. En sentido estricto, el término “apostolado” refiere a la enseñanza y propagación de la doctrina cristiana. Aunque, de acuerdo con los principios católicos, “la salvación” tendría lugar en una vida nueva después de la muerte, la acción de la Iglesia en ámbitos como el del trabajo marítimo se justificaba en la convicción de que la promoción de la doctrina cristiana dependía (y depende), en parte, de la calidad de la vida social en el plano terrenal. De acuerdo con varios autores (Campese, 2017; Piotr, 1997; Trigo 1978), la moderna Doctrina Social de la Iglesia se inició en el ya mencionado contexto de condena al capitalismo liberal y como alternativa a la amenazante revolución socialista. En 1891, el papa León XIII presentó su primera sistematización en la encíclica *Rerum Novarum*, donde se declaraba que la causa de la Iglesia debía ser la defensa de los proletarios contra los abusos de los patronos. No obstante, también proclamaba que las relaciones en el mundo del trabajo se debían caracterizar por la colaboración. Condenando el concepto de lucha de clases, el documento sostenía que “en todo sistema social son indispensables al proceso de producción tanto el trabajo como el capital” (*Rerum Novarum*, 1891).

Hacia fines del siglo XIX y en base a estos principios fue cobrando forma una filosofía de gobierno basada en la condena de algunos aspectos de la explotación capitalista y en la apelación a la colaboración y al diálogo entre los diferentes sectores de la población. Si hasta el momento los Derechos del Hombre y el Ciudadano incluidos en las cartas magnas de los recién conformados Estados liberales buscaban - sobre todo - restringir el poder de los gobernantes y declaraban que el rol de los mismos se debía limitar a generar la seguridad jurídica para su disfrute, la situación de vastos sectores de la población hacía difícil garantizar la paz social. Progresivamente y, muchas veces en asociación con Iglesias cristianas (católica, anglicana, protestante), los Estados comenzaron a dar respuesta a necesidades básicas - asistencia sanitaria, educación pública, asistencia a ancianos

- como una obligación inherente a su propia concepción, y ya no como una tarea residual (Castel, 2002).

Paulatinamente el estatus de “ciudadano” se iría ampliando tanto en derechos como en destinatarios. Esta categoría, antes reservada a los varones de la burguesía, se extendió a todos los varones adultos dentro del territorio estatal. Al mismo tiempo, el trabajo pasó a ser considerado una fuente de ciudadanía y el acceso a derechos garantizados por el Estado nacional. En este sentido, varios autores señalan la importancia de la conformación de una clase trabajadora nacional para la integración de los obreros a las instituciones de la sociedad capitalista (De la Haba, 2002, Harvey, 1998). Según Harvey (1998), dicha integración implicó un largo proceso histórico que es renovado con la incorporación de cada nueva generación de trabajadores. Educación, represión y persuasión se pusieron en juego al momento de socializar al trabajador dentro de las condiciones de producción capitalista y difundir valores como la ética del trabajo, la iniciativa individual y el orgullo nacional. En este contexto, entrado ya el siglo XX, los crecientes conflictos entre los imperios europeos que derivaron en Primera Guerra Mundial, además de causar la muerte de millones en el campo de batalla, llevó a la disolución de la Segunda Internacional de los Trabajadores. No obstante, en el escenario mundial resultante de la firma del Tratado de Versalles (1919), los trabajadores y sus organizaciones sindicales habían logrado consolidar su rol como co-protagonistas de los procesos de regulación de derechos, tal como veremos en los próximos párrafos.

Tiempo de primeros acuerdos y convenios

Tras la finalización de la Primera Guerra Mundial (1919) la fundación de la Organización Internacional del Trabajo – como una de las instituciones de la Sociedad de Naciones - buscó responder a las reivindicaciones expresadas por los sindicatos en Europa del norte, particularmente a los temores suscitados por la Revolución Rusa (Kott, 2011). La creación y la historia de la OIT, se encuentran sumamente ligada al ya mencionado ideario social cristiano y a lo que sería el

Estado de bienestar, tendiente a asegurar derechos y brindar seguridad material a los trabajadores. Su conformación tripartita buscaba ser un espacio de diálogo social que facilitara las negociaciones en un contexto de relaciones liberales entre empresarios, trabajadores y representantes del Estado. Por primera vez los sindicatos tenían el derecho legal de formar parte de la implementación de estándares internacionales en diversas ramas productivas⁹, legitimando y consolidando la participación del movimiento obrero en los procesos de regulación del trabajo junto a los empleadores, más allá del ámbito nacional.

Desde sus inicios la OIT organizó una Conferencia anual, a la que se fueron sumando otras instancias de diverso carácter. En 1919, durante la primera Conferencia en el año 1919, los representantes del sector marítimo reclamaron una regulación específica para este tipo de actividad. Dicha necesidad, justificada en las particularidades del trabajo en altamar¹⁰, fue alentada por los integrantes de la delegación inglesa (potencia marítima de la época) y de la ITF (Caruso, 2017). Se resolvió, entonces, organizar una reunión específica sobre trabajo marítimo que, desde su primera edición en Génova (1920), aborda las problemáticas particulares del sector. Una delegación argentina, conformada por representantes del Estado, de los sindicatos y de la patronal participó de esta primera Conferencia. Los convenios firmados estipularon la edad mínima para el trabajo marítimo (14 años), el pago de indemnizaciones de desempleo por naufragio, la repatriación de los trabajadores varados en puertos extranjeros y la formación de agencias de colocación estatales (Caruso, 2017).

De acuerdo con la normativa de la OIT, para entrar en vigor tales convenciones deben ser ratificadas por los parlamentos de los Estados miembro¹¹.

⁹ La fundación de la OIT ciertamente contribuyó a la creciente importancia de la ITF, no solo en lo referente al trabajo marítimo sino también a otras ramas del mundo del trabajo: ferroviarios, transportistas, tranvías, marineros y estibadores (Lewis, 2003).

¹⁰ Estas particularidades refieren sobre todo a su carácter móvil, a los largos períodos de confinamiento en los que trabajo y descanso se realizan en el mismo espacio y a los vínculos entre oficiales y tripulantes.

¹¹ Tras su ratificación, los convenios, generalmente entran en vigor un año más tarde, período durante el cual el Estado en cuestión debe desarrollar la legislación y los instrumentos que posibiliten

Por lo tanto, la centralidad de los gobiernos nacionales en el control de políticas económicas y sociales, ha estado siempre íntimamente relacionada con la influencia de la Organización en el escenario internacional (Maul, 2019).

Tanto Argentina como Uruguay han sido miembros de la OIT desde su creación en 1919. Como tal, el Estado argentino ha ratificado 81 Convenciones y dos Protocolos, mientras que el uruguayo ha hecho lo propio con 111 Convenciones y 1 Protocolo. Por otra parte, ambos países muestran una rica historia de luchas y acuerdos en torno a los derechos de los trabajadores locales. Desde finales del siglo XIX, los movimientos obreros de la región fueron conformándose al impulso de un importante número de trabajadores migrantes de origen europeo con una fuerte influencia internacionalista (Caruso, 2009; Neto de Oliveira, 2019; Porrini, 2001). Ejemplo de ello fue la fundación en 1910 de la Federación Obrera Marítima en Argentina (FOM) y, en 1918, la de la Federación de Obreros Marítimos del Uruguay (FOMU) (Caruso, 2017). En el contexto de intensos enfrentamientos entre trabajadores, empresarios y fuerzas policiales durante las primeras décadas del siglo XX, los Estados rioplatenses gradualmente se fueron consolidando como garantes de los acuerdos laborales entre empleadores y empleados, hasta que finalmente las leyes de negociación colectiva (Ley 10.449 de 1953 en Uruguay y Ley 14.250 de 1953 en Argentina) institucionalizaron este rol.

El trabajador antes individualizado, fue inscripto en regímenes generales, convenciones colectivas, regulaciones públicas del derecho del trabajo y protección social (Castel, 2002). No en vano, en su clásico ensayo publicado por primera vez en 1949, T.S. Marshall (1998), reflexionaba sobre las relaciones entre clase social y ciudadanía. Los derechos que el autor clasificaba en civiles, políticos y sociales no buscaban eliminar la “necesaria” desigualdad capitalista, sino que tendían a asegurar el disfrute – desigual, eso sí - de una riqueza social de la que, en parte,

su puesta en práctica, además de informar regularmente a la OIT sobre su aplicación. En otras palabras, el rol del Estado ratificante es sumamente relevante para la aplicación de las normas emanadas de la OIT. La Organización, que cuenta en la actualidad con 2700 funcionarios, capacita y asiste a los cuadros estatales, sindicales y empresariales para el seguimiento de las normas internacionales que allí se discuten. Sin embargo, no existe un cuerpo de inspectores de la OIT para la supervisión en el terreno.

los trabajadores eran productores. Este reconocimiento de los derechos laborales tenía como interlocutor principal a Estados-nacionales específicos. Cada nación construía su propio repositorio de derechos laborales, convenios colectivos y acuerdos salariales. La denominada "sociedad salarial" (Castel, 2002) en la que el trabajo representaba el soporte privilegiado de inscripción en la estructura social se consolidaba entonces, como una sociedad circunscripta a un territorio, unas instituciones y unos trabajadores nacionales. Ser trabajador implicaba el derecho a exigir un lugar como miembro pleno de la sociedad, es decir, como ciudadano¹² de un Estado nacional particular. Sin embargo, las normativas laborales, tanto nacionales como internacionales, así como la acción de los Estados, los sindicatos y la Iglesia no incluía a las sociedades coloniales, por lo que millones de personas quedaban fuera de estas regulaciones.

El fin de una Segunda Guerra Mundial marcó el inicio de un nuevo orden internacional, caracterizado por las tensiones entre las dos nuevas superpotencias (los Estados Unidos y la Unión Soviética), el proceso de descolonización de vastos territorios de África y Asia y el surgimiento de nuevos Estados, nuevos trabajadores y nuevos sujetos sociales que, ya desde entonces, cuestionaban los vínculos entre el Estado, la ciudadanía y los derechos.

El 10 de diciembre de 1948 la Asamblea General de la recién creada Organización de las Naciones Unidas (ONU) aprobó la Declaración Universal de Derechos Humanos en reacción a la barbarie desatada en los campos de exterminio nazi. En ella el sujeto destinatario de derechos ya no era ni el ciudadano, tampoco los trabajadores, sino el individuo. Desde entonces, los documentos y tratados internacionales posteriores se asentaron en la defensa y protección de la condición humana definida, al mismo tiempo, en relación a este código (Fassin, 2016; Jelin, 1993). El derecho internacional que con anterioridad se circunscribía a las relaciones entre Estados y la regulación de los conflictos, fue ampliando su alcance

¹² El uso alternativo de los términos "ciudadano" y "trabajador" es ex profeso e intenta reflejar los rasgos del sujeto al que se refieren estos derechos y normativas pensados, predominantemente, para un trabajador masculino y europeo como se analizará con más detalle en el Capítulo V.

y contenido para incluir la protección de los individuos dentro de los límites de territorios soberanos.

No obstante, el escenario de posguerra y los millones de personas desplazadas por la misma, pusieron en evidencia la necesidad de pertenencia a un orden jurídico específico para el reclamo y ejercicio de tales derechos individuales. Como escribió Hannah Arendt en los “Orígenes del Totalitarismo”:

Nadie había sido consciente de que la Humanidad, considerada por tanto tiempo bajo la imagen de una familia de naciones, había alcanzado una fase en la que todo el que era arrojado de una de estas comunidades cerradas y estrechamente organizadas, se hallaba al mismo tiempo arrojado de la familia de naciones (Arendt, 1998: 87).

La consolidación de los modernos Estados nacionales y la institucionalidad desarrollada en su seno dejaba fuera a quienes por diversas razones perdían lazos con su comunidad política de origen. En este contexto, cobró potencia la premisa arendtiana sobre el “derecho a tener derechos” (Arendt, 1951). Atendiendo a esta situación, en 1951 la ONU adoptó la Convención sobre el Estatuto del Refugiado y creó la Organización Internacional para las Migraciones (OIM). Un año después, también se constituía la primera reglamentación católica sobre la atención a los emigrantes e itinerantes a través del documento titulado como *Exsul Familia* (1952). Como veremos en los próximos párrafos, la movilidad humana presentaba desafíos a los organismos internacionales, a la Iglesia, a los sindicatos y los Estados.

La institucionalidad católica leyó las movilizaciones poblacionales como oportunidades de evangelización. Ya desde fines del siglo XIX existían congregaciones religiosas que asistían a migrantes europeos, sobre todo italianos, en su arribo a las Américas. En 1887 Juan Bautista Scalabrini fundó la orden de los Misioneros de San Carlos¹³ para proporcionar asistencia religiosa, social y legal a

¹³ Los cuatro sacerdotes entrevistados durante la investigación como responsables del AM en Argentina y Uruguay pertenecen a la Orden de los Padres Scalabrinianos o Misioneros de San Carlos. Como tales se han formado desde el punto de vista teológico, filosófico y sociológico en torno a temas relativos a la movilidad humana en la ciudad de Piacenza (Italia). Asisten asiduamente a congresos y encuentros junto a otras organizaciones de la sociedad civil e, incluso, alguno de ellos

los migrantes. Se estima que entre 1820 y 1930 partieron más de cincuenta millones de personas desde Europa hacia América provenientes mayoritariamente de países católicos, quienes encontraron un nuevo continente en el que el número de clérigos era sensiblemente menor (García Ruiz 2010). Muchos sacerdotes fueron enviados a los países de recepción de migrantes, entre ellos a Argentina y Uruguay. Esta política de “acompañamiento” a la movilidad de sus fieles católicos contó con la ventaja de una infraestructura y una presencia territorial a nivel mundial, desarrollada previamente por la Iglesia católica a lo largo de su historia¹⁴. “A la movilidad del mundo moderno debe corresponder la movilidad de la iglesia” dictó Pablo VI en 1971.

Hasta 1970, las diversas situaciones de movilidad humana (migraciones, refugio, trabajo marítimo, aviación y turismo) fueron abordadas por diferentes departamentos administrativos con sede en Roma, que estaban a cargo de congregaciones particulares, como la antes mencionada Misioneros de San Carlos. En marzo de ese año, el Papa Pablo VI instituyó el Pontificio Consejo para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes, unificando así la acción de la Iglesia católica en lo relativo a las personas en movimiento, incluyendo en ella al Apostolado del Mar (Piotr, 1997).

Por su parte la OIT, ya advertía en el Preámbulo de su Constitución de 1919, sobre la necesidad de mejorar las condiciones de trabajo y proteger “los intereses de los trabajadores ocupados en el extranjero” (OIT, 1919). Desde el siglo XIX, las migraciones internacionales han sido una de las formas de composición y renovación de las clases trabajadoras. Del mismo modo, la participación en organizaciones sindicales ha representado el primer espacio de integración e

ha participado de publicaciones sobre el mundo marítimo y la labor del Apostolado del Mar (Corso, 2017).

¹⁴ En este sentido, desde la segunda mitad del siglo XX y tras el impulso del Concilio Vaticano II, las migraciones y la movilidad humana en general, vienen siendo abordados como “signo de los tiempos” y “locus teológico”. Es decir, como un acontecimiento o fenómeno que impacta e interpela para la búsqueda de otras de formas de existencia (más justas y dignas) que, además, representan una fuente o lugar de reflexión teológica (Campese, 2017:42).

intervención sociopolítica para diferentes generaciones de trabajadores en las sociedades receptoras. Sin embargo, a lo largo de su existencia, la posición del movimiento obrero frente a la migración ha variado. Si en un principio la proclama de la igualdad de derechos fue un medio para eliminar antagonismos y cerrar filas ante las patronales, luego primó la reacción ante la competencia de los trabajadores extranjeros y la demanda de mayores controles a la inmigración en defensa del trabajador nacional (De la Haba, 2002). Aun así, las prácticas sindicales, estatales o religiosas en torno a los trabajadores migrantes y sus familias posteriores a 1948 ya no pudieron obviar la Declaración Universal de Derechos Humanos (ONU, 1948).

Desde entonces los organismos internacionales propiciaron la generación de un cuerpo normativo multinivel (nacional, regional, internacional) que posibilitó nuevas estrategias para movilizar demandas de derechos dentro y más allá de las fronteras nacionales (Benhabib 2004; Soysal, 2012). Aunque puede alegarse que en la práctica muchos Estados no cumplen con tales regulaciones, es un hecho que la mayoría acepta desde entonces un conjunto de procedimientos y deberes generales en su relacionamiento con otros Estados, así como en lo concerniente a la protección de sus ciudadanos dentro de los límites de sus territorios. Por otra parte, las políticas públicas al interior de las naciones muchas veces resultan de procesos de entrecruzamiento de legislaciones globales, regionales y locales, tornando cada vez más difícil la división entre las regulaciones que responden a cada una de las escalas (Held y Mc Grew, 2003).

Específicamente, dentro de las jurisdicciones abordadas en esta tesis - desde 2004 en Argentina y desde 2008 en Uruguay - los trabajadores extranjeros residentes en ambos países tienen por ley los mismos derechos que los trabajadores nacionales (Ley 25.871 y Ley 18.250 respectivamente). Más allá de las diferencias y las jerarquías observadas e indicadas por varios estudios al momento de acceder de hecho a esos derechos (Caggiano, 2011; Diconca, 2012; Magliano, 2009; Mallimaci, 2016; Merenson, 2018; Pelegrino, 2009; Uriarte, 2011, 2022), los mismos se encuentran garantizados constitucionalmente. Sin embargo, para su reclamo y disfrute, las personas migrantes en Argentina y Uruguay deben

contar con documentos que certifiquen la residencia permanente en el territorio de cada una de dichas naciones, de acuerdo con una concepción sedentaria de la población, la vida y el trabajo. Por esta razón, los trabajadores del mar extranjeros no tienen acceso a los derechos garantizados para los residentes nacidos en otros Estados y requieren regulaciones y actores específicos. Sobre todo, en un mercado de trabajo transnacional como el marítimo, en el que el Estado-nación del origen del buque, el de la empresa naviera y el de la tripulación suelen ser diferentes. Por otro lado, la mayor parte de los tratados y convenios internacionales sobre derechos humanos han sido concebidos para proteger a los individuos en el marco de un determinado Estado, mientras que, para muchos trabajadores, las violaciones de sus derechos no pueden o no resultan identificables en estos términos.

Tiempo de derechos transnacionales

Para finales del siglo XX, en un contexto de reformas neoliberales según las cuales la actividad económica regularía por sí sola a los mercados y, por ende, a la sociedad toda, las demandas por una mayor flexibilidad en la contratación de trabajadores y el desmantelamiento del aparato de contralor estatal garante de derechos y convenios internacionales, redundó en la evasión y/o el incumplimiento de normativas laborales existentes. Si a principios del pasado siglo el trabajo era considerado la mayor potencia productiva del capitalismo, desde finales del mismo este lugar pasó a ser ostentado por el capital (Battistini, 2018). El poder transformador del trabajo fue menguando progresivamente en los discursos sobre la generación de riqueza e incluso, en la década de 1990, intelectuales relevantes proclamaron el “Fin del Trabajo” (Rifkin, 1995) o el “Adiós al proletariado” (Gorz, 1981)¹⁵.

¹⁵ Pocos años después, estas ideas eran contrastadas con estudios que aludían a la expansión de las relaciones capitalistas asociadas al proceso de globalización (Robinson, 2007). Desde los primeros años del siglo XXI, los pensadores en torno al mundo del trabajo sostienen que lo que llegó a su fin es un tipo de relación asociada al paradigma del trabajo fabril (Antunes 2005, Bidakowsky y Hemo 2014, Hard y Negri, 2000, Lambruschini, 2011). Términos como el de la “clase-que-vive-del-trabajo” de Ricardo Antunes (2005) o la definición de proletariado de Hard y Negri (2000:127) “como una amplia categoría que incluye a todos aquellos cuyo trabajo está directa o indirectamente

No obstante, desde finales de los años 1990, se acumularon las frustraciones respecto del capitalismo global y los efectos de las políticas neoliberales (Jelin et al, 2020). El progresivo conocimiento de las condiciones de trabajo imperantes en el extremo productor de las nuevas cadenas mundiales de suministro (por ejemplo, las denuncias de trabajo infantil contra importantes empresas multinacionales), ponían en evidencia el “lado oscuro de la globalización” y llamaban a la acción internacional para la supervisión de los circuitos laborales transfronterizos (Cortina, 2011).

Frente a este escenario, en el año 1998 la OIT adoptó la Declaración sobre los Derechos Fundamentales del Trabajo. Este documento establece que “todos los Miembros, aun cuando no hayan ratificado los convenios aludidos”, tienen el compromiso de respetar, promover y hacer realidad los siguientes derechos: a) la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva; b) la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio; c) la abolición efectiva del trabajo infantil, y d) la eliminación de la discriminación en materia de empleo y ocupación (OIT, 1998).

Tras esta declaración, la ITF inició un debate sobre la necesidad de transformar sus métodos y “cultura organizativa” a fin de responder a los desafíos que planteaba la globalización. En su 39° Congreso – celebrado en Delhi ese mismo año – la federación definió a los sindicatos como organizaciones de derechos humanos, “ya que los derechos de los trabajadores lo son” (ITF, 1998). Esta auto denominación nos da una pauta de la preeminencia del “lenguaje de los derechos” como herramienta para legitimar causas y estrategias, incluso en el caso de instituciones con una extensa tradición de lucha como la de esta centenaria organización internacional de trabajadores. Los discursos revolucionarios y/o reformistas de otrora fueron desplazados por uno que no intenta subvertir el orden social, sino negociar mejores condiciones de trabajo y de vida en el contexto actual del orden internacional. Tampoco se predica el retorno a un pasado de relaciones

explotado por el capitalismo y sujeto a las normas de producción y reproducción del mismo”, buscan dar cuenta de la heterogeneidad del mundo laboral contemporáneo.

laborales negociadas al interior de cada Estado-nación. En este sentido, la ITF no representa a los marinos como ciudadanos nacionales, sino como profesionales de una industria global (ITF, 1998: 11).

Esta transformación fue plasmada en la reformulación de la Campaña contra las Banderas de Conveniencia (BDC) que la ITF lleva adelante desde 1948. Originalmente, esta campaña tenía como objetivo la abolición del sistema y el restablecimiento de un vínculo genuino entre el pabellón de un barco, el origen de su tripulación y la jurisdicción de su base operativa. Sin embargo, a medida que la misma se fue desarrollando, este objetivo fue desestimado. La flota de buques con BDC siguió creciendo y ninguna de las acciones de la ITF en su contra logró un impacto importante. Fue así que, a partir de los años 1970, los sindicatos marítimos afiliados se comprometieron a nombrar inspectores responsables de hacer cumplir los acuerdos internacionales sobre salario y condiciones mínimas de seguridad para la “gente de mar” en esos buques (Lillie, 2006)¹⁶. En la actualidad, la ITF cuya coordinación se encuentra en Londres, cuenta con unos 140 inspectores destinados en un número similar de países, entre ellos Argentina. Tras décadas de actividad este cuerpo de inspectores ha desarrollado una base de datos global sobre buques con BDC que es envidiada por funcionarios públicos y privados. Esta base de datos es accesible solo a los inspectores de la ITF y, debido a su carácter confidencial, ni siquiera los propios sindicatos afiliados tienen acceso a ella.

La incidencia del régimen de BDC en el sector marítimo nos permite comprender tanto la fragmentación de marcos jurídicos y la evasión de responsabilidades que este ha generado¹⁷, como las respuestas legales y las

¹⁶ De acuerdo con la ITF, esta campaña ha conseguido implantar salarios y condiciones laborales mínimamente dignas a bordo de casi 11.500 buques con BDC. Dichas naves reciben un certificado en el que se señala que los salarios y condiciones laborales de su tripulación han sido negociados con la ITF (ITF, 2018).

¹⁷ A mediados de la década de 1990, más del 80% de las naves gestionadas por los miembros de la Asociación Internacional de Agencias Marítimas (ISMA, por sus siglas en inglés: International Ship Manager's Association) eran naves con BDC y el total de los trabajadores reclutados por la misma (aproximadamente unos 50 mil trabajadores) provenían de Europa Oriental, India y Filipinas; mientras que las principales empresas navieras tienen sus sedes en China, Europa Occidental y Estados Unidos (Alderton, 2004).

prácticas colaborativas para confrontarlo. La red de inspectores desarrollada por la ITF pasó a jugar un rol fundamental tanto en la elaboración como en la fiscalización del Convenio sobre el Trabajo Marítimo elaborado por la OIT en el año 2006 (CTM-2006), como veremos en los próximos párrafos.

De acuerdo con Lillie (2008) el ímpetu político por el CTM-2006 fue consecuencia de la presión ejercida por las cámaras de empresas navieras para implementar estándares de trabajo uniformes a nivel global. Las negociaciones en el seno de la OIT abrieron la puerta a los sindicatos para negociar por mejores condiciones de trabajo que incluyeran la observación del cumplimiento de los derechos laborales en las inspecciones correspondientes a la Supervisión por el Estado Rector del Puerto¹⁸. La necesidad de homogeneizar las condiciones de contratación de trabajadores como medida para contrarrestar una situación de competencia comercial anárquica, resulta paradójica frente al largo proceso llevado adelante por las propias cámaras navieras, tendiente a reducir los costos del trabajo y en desacuerdo con las convenciones y recomendaciones desarrolladas previamente por la OIT.

Los encuentros tripartitos comenzaron en 2001 y finalizaron cinco años más tarde con la redacción del CTM-2006. En este proceso, los empresarios fueron representados por la Federación Naviera Internacional (ISF) y los trabajadores por la ITF. La ITF también representó a los trabajadores en el proceso de elaboración del Convenio sobre el Trabajo en la pesca (N°188). Tanto el CTM-2006 como la C-188, tienen por objetivo regular condiciones mínimas de bienestar para trabajadores de cualquier origen nacional y tradición laboral. Se trata de un trabajador que, a diferencia del sujeto social organizado colectivamente de las primeras normativas de la OIT, se configura en la actualidad como un ser humano individual, al que se adscriben unos derechos fundamentales. En este sentido, las actuales convenciones y recomendaciones de la OIT ya no buscan ser instrumentos

¹⁸ Se denomina *Supervisión por el Estado Rector del Puerto (Port State Control)* a la inspección de buques de pabellón extranjero en los puertos nacionales con el objeto de verificar que el estado del buque y su equipo cumplan las prescripciones establecidas en los reglamentos internacionales y que el buque esté tripulado y se explota de conformidad con tales normas. Fuente OMI (Organización Marítima Internacional).

tendientes a una mayor justicia social, sino que conforman mecanismos de regulación para asegurar unas condiciones de empleo dignas, en relación con la condición humana de las y los trabajadores¹⁹.

Con todo, estas convenciones inauguran un nuevo paradigma en torno al rol de los países ratificantes. A diferencia de lo que establecen otros convenios de la OIT, los Estados no solo son responsables del cumplimiento del CTM-2006 y de la C188 en su espacio soberano, es decir, en los buques que enarbolan su bandera, sino también en otros espacios soberanos: el de las naves que arriban a sus puertos y el de las que contratan a sus ciudadanos, sin importar el pabellón bajo el que se encuentren registrados. Es decir, estas convenciones modifican los límites de la soberanía en lo concerniente a la observación de los derechos laborales. Más que de un sistema internacional de jurisdicciones paralelas, se configura una red integrada de autoridades gubernamentales (Lillie, 2008). Tanto, el CTM-2006 como la C188 establecen un precedente en cuanto a la gobernanza de los derechos de los trabajadores en una industria transnacional como la marítima, dotando a los países ratificantes no solo de la capacidad, sino también del deber de desarrollar instrumentos para el control del ejercicio de estos derechos más allá de los límites de su soberanía nacional. Todos los Estados ratificantes de las convenciones sobre trabajo marítimo y pesquero deben realizar inspecciones y certificaciones de las condiciones de trabajo a bordo de los buques que enarbolan su pabellón, lleguen a sus puertos y contraten a sus ciudadanos²⁰.

No obstante, de lo anterior se desprende que, a pesar de introducir cambios en torno a los límites de la soberanía estatal para la inspección de las naves, el CTM-2006 y la C-188 se sostienen en la estructura intergubernamental tradicional de la OIT. Es decir, son los Estados quienes lo ratifican y cada uno de ellos es

¹⁹ Como se tratará más adelante, tanto el CTM-2006 como la C-188 representan instrumentos simples en relación con los convenios colectivos alcanzados a nivel nacional en países como Argentina y Uruguay.

²⁰ Algunas de las condiciones de trabajo que deben ser inspeccionadas son: la edad mínima de los tripulantes, las horas de trabajo y de descanso, las condiciones de alojamiento y la alimentación, la seguridad y prevención de accidentes, la existencia de procedimientos para la tramitación de quejas, el pago de los salarios, etc.

responsable de su control y cumplimiento. Por su parte, y aunque la ITF participó en la elaboración de ambos convenios, no tiene una asignación formal de tareas en sus marcos respectivos. Sin embargo, y como se ha podido observar para el caso de Argentina, los funcionarios estatales trabajan en conjunto con los inspectores de la ITF que están afiliados también a los sindicatos locales²¹. En tanto, en Uruguay, desde abril 2019, la Unión de Trabajadores del Transporte (UTT) era uno de los sindicatos denominados como “Contacto ITF” dentro de la ITF Latin American Network of Contacts. Como parte de las actividades de esta red, representantes de la UTT visitaban semanalmente el Puerto de Montevideo buscando tener contacto regular con tripulaciones de buques con BDC.

En el caso de Uruguay, existe también un sindicato que es frecuentemente contactado por los marinos extranjeros para gestionar denuncias de diverso tipo, muchas veces por sugerencia de la Prefectura Nacional Naval durante sus inspecciones. Se trata del Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA), que no se encuentra afiliado a la ITF. Como ya se ha mencionado, el movimiento sindical en el Río de la Plata nació al influjo de tendencias anarquistas y socialistas. En la actualidad, aunque algunas proclamas como la revolución del proletariado han sido abandonadas, los ideales socialistas continúan siendo defendidos por sindicatos como el SUNTMA. Esto señala un fuerte contraste con el posicionamiento de la ITF, que desde los tiempos de la Guerra Fría se declaró abiertamente anticomunista (Lewis, 2003). Por esta razón, ser parte de la federación no ha sido una opción para los miembros del SUNTMA. Del mismo modo, existe un abierto antagonismo entre los líderes del SUNMTA y la UTT. Sin embargo, de acuerdo con los ideales internacionalistas del movimiento obrero, los trabajadores del mar extranjeros suelen ser acompañados legalmente por el SUNTMA en sus reclamos ante sus empleadores y/o autoridades estatales locales,

²¹ En la actualidad, existen en Argentina siete sindicatos marítimos y cinco centros profesionales marítimos (oficiales, capitanes, maquinistas) afiliados a la ITF.

apelando tanto a la legislación nacional como a la internacional referente a los derechos fundamentales de los trabajadores.

Ambos sindicatos uruguayos comparten un carácter laico que los aleja por igual de las prácticas de la ITF a nivel global en relación con el Apostolado del Mar. Desde sus jerarquías y, en varias de las ciudades portuarias donde está presente, la Federación sindical trabaja junto al Apostolado para asegurar determinados servicios a los marinos, tales como el apoyo pastoral, conectividad (Internet, teléfono), lugares de esparcimiento y alojamiento. Más aun, el Apostolado recibe frecuentemente donaciones de la ITF para el sostenimiento de estos espacios y actividades²². Por su parte, los representantes del Apostolado del Mar (sacerdotes, voluntarios) suelen visitar los puertos y los buques que a ellos arriban, para conversar con sus tripulantes, brindar servicios religiosos y canalizar ante la ITF la denuncia de situaciones de maltrato o incumplimiento de las normas de seguridad a bordo. Tales servicios y actividades se encuentran detallados en el Manual para capellanes y agentes pastorales del Apostolado del Mar, cuya última versión fue publicada por el Vaticano en el 2007, un año después de la entrada en vigor del CTM-2006. Dicho manual recoge las últimas disposiciones de la OIT sobre el trabajo marítimo.

En síntesis, de manera formal, siguiendo reglamentaciones internacionales, por acuerdos tácitos o implícitos, por simpatía o filosofías políticas compartidas, la Iglesia católica, los sindicatos, los Estados han desarrollado prácticas cooperativas, algunas veces institucionalizadas y otras no, para hacer frente a la transnacionalización de las relaciones laborales en la industria marítima. Términos como “caridad”, “solidaridad”, “internacionalismo”, “derechos humanos” y “humanidad” forman parte de un lenguaje que sostiene sus encuentros y desencuentros. Sus conexiones hacen posible la aplicación de normativas internacionales, no sólo relativas a la actividad laboral en cuestión, sino también a la condición humana de las y los trabajadores del mar, sumando derechos y

²² En la actualidad existen 274 centros de acogida del AM, también conocidos como “Stella Maris”, en los cinco continentes

mecanismos de exigibilidad para su cumplimiento. Estos vínculos, muchas veces contingentes, pero no por ello aleatorios, son posibles también gracias a la infraestructura desarrollada por cada una de las instituciones presentadas en este capítulo. Su lectura como “trama” apunta, precisamente, a evidenciar y remarcar el carácter doblemente arraigado y *sui generis* de las articulaciones existentes.

Teniendo en cuenta que los conceptos explicativos son herramientas fundamentales que ayudan a describir algo que no tiene existencia física, tal como señala Latour (2005), en el próximo acápite avanzaremos en la conceptualización de “trama transnacional”.

Hacia una conceptualización de “trama transnacional”

En el proceso de escritura de esta tesis nos preguntamos en varias oportunidades cuál era el espacio indicado para dar cuenta de nuestra elaboración de “trama transnacional”. ¿Debíamos anticiparlo en la introducción? ¿Correspondía hacerlo aquí para demostrar que su estatus es el resultado de un proceso histórico por el que agentes inmersos en instituciones se encuentran y desencuentran? Pese al cambio de registro que supone, optamos por esta segunda opción.

Aunque es habitual referir al carácter “global” de los diversos procesos sociales, económicos, políticos y culturales contemporáneos, la conceptualización y alcances de aquello designa continúa siendo controvertida. Para la escuela del capitalismo global, a la que adscriben autores como Robinson (2007), Sklair (2001) Hardt y Negri (2000), la “globalización” representa una nueva etapa del sistema capitalista mundial iniciada a fines de la década de 1970, en la cual todos los países son incorporados a dicho sistema. No obstante, esta incorporación a los circuitos globales de producción no ha tenido lugar en espacios sociales vacíos o “pueblos sin atributos” (Brown, 2017). Por el contrario, a lo largo de las últimas décadas, hemos sido testigos de cómo la globalización se encuentra en su expansión con infraestructuras estatales, instituciones religiosas e historias sindicales - para tomar sólo aquellas que analiza esta investigación - que resisten, transforman o canalizan

sus propuestas de cambio y que son, a su vez, alteradas por ella. En esta tesis, como ya fue mencionado en la introducción, lo transnacional refiere a tales reestructuraciones, interconexiones y resistencias que integran lo global y lo local en configuraciones diversas y específicas (Besserer, 2019; Faist, 2013; Glick Schiller y Salazar, 2013; Levitt, 2018; Ong y Collier 2005; Sassen, 2010).

Desde la década de 1990 gran parte de la investigación etnográfica producida desde la perspectiva transnacional se ha centrado en la agencia individual de las personas en movimiento para desarrollar y sostener vínculos sociales que pueden incluir a dos o más Estados-nación, utilizado términos como "campo social transnacional" (Faist, 2005; Glick Schiller, Basch y Szanton-Blanc, 1994), "espacio social transnacional" (Pries y Seeliger 2012) y "redes transnacionales" (Levitt y Glick Shiller, 2004; Portes, 2003), entre otros. A partir de estas conceptualizaciones se han analizado prácticas cotidianas de las personas en movimiento – en especial migrantes - que incluyen, para citar solo algunos ejemplos, el envío de remesas, la celebración de ritos religiosos y la participación política, tanto en los países de origen como en los de destino.

No obstante, ni los campos ni las redes desarrolladas a través de la agencia social de las personas en movimiento son entidades políticas destinatarias del reclamo de derechos. De acuerdo con el objetivo de esta investigación, en cambio, resulta necesario añadir al análisis de las prácticas transnacionales individuales o colectivas "por debajo" (Portes, 2003), la descripción de las "estructuras de oportunidad" (Bauböck, 2010) existentes, y esto incluye a las instituciones involucradas.

Tomando el camino inverso - el de la "globalización por arriba" - el concepto de "ensamblaje" ha sido empleado en lo reciente para dar cuenta de las diversas maneras en las que se articula lo global y lo local, basándose sobre todo en la concepción postestructuralista del término. Para Deleuze y Guattari (1987), "ensamblaje" alude a un todo construido por partes heterogéneas, resultante de diversas combinaciones y recombinaciones contingentes e históricas, que se diferencia de los esquemas aportados por el estructuralismo. Algunas publicaciones

relevantes para la formulación teórica de esta tesis también han utilizado el término, aunque de diversas maneras.

En su libro *Territorio, Autoridad y Derechos. De los ensamblajes medievales a los ensamblajes globales* (2010), Saskia Sassen emplea el concepto para hacer referencia a las combinaciones que estos tres elementos han venido construyendo desde la Edad Media. Por su parte Ong y Collier (2005) también lo emplean como unidad analítica para dar cuenta de las diferentes territorializaciones de la globalización. De acuerdo con ambos autores, los denominados “ensamblajes globales” constituyen espacios para la formulación y reformulación de “problemas antropológicos” como la tecnología, los circuitos de intercambios lícitos e ilícitos, los sistemas de administración o gobernabilidad y los regímenes de ética y valores. El análisis de Ong y Collier (2005) también encuentra una fuerte inspiración en los conceptos de “embeddedness” y “doble movimiento” propuestos por Karl Polanyi (1944) para dar cuenta de la multidimensionalidad de las transformaciones capitalistas y de las respuestas sociales a los intentos de separar la economía de otras esferas de la vida.

Según Sassen (2010), la propuesta de Ong y Collier (2005) no se ocupa de las transformaciones estructurales más amplias ni de las nuevas configuraciones de la sociedad actual. No obstante, el abordaje de ambos antropólogos aporta un aspecto que quizás no está tan presente en el análisis de Sassen: el de las subjetividades (regímenes éticos y morales) que hacen “pensables, predecibles y deseables” las prácticas de los sujetos (Ong y Collier, 2005). Más allá de las diferencias y, aunque tanto Sassen (2010) como Ong y Collier (2005), presentan un desarrollo histórico de los “ensamblajes” que describen, la forma en la que los elementos se “ensamblan”, no resulta del todo discernible. Si nos remitimos al carácter semántico del término, el mismo sugiere un ajuste perfecto de elementos que encajan unos con otros, restándole flexibilidad a un concepto que, por el contrario, busca enfatizar las propiedades del capitalismo tardío para reconfigurarse en diversas territorializaciones (Deleuze y Guattari, 1987).

En varios de los trabajos mencionados arriba, el término “trama” es utilizado para señalar y describir la diversidad de articulaciones en las que se presenta la experiencia transnacional. Sin embargo, no es problematizado como concepto analítico. Como bien señala Faist (2010), esforzarse por una definición exacta de los términos puede resultar un ejercicio tedioso y de escaso valor teórico que, sin embargo, es importante realizar. De ella se desprende la narrativa de nuestras disertaciones y la perspectiva adoptada ante aquello que buscamos comprender.

De acuerdo con la Real Academia Española el vocablo trama tiene seis acepciones. La primera alude a “un conjunto de hilos que, cruzados y entrelazados con los de la urdimbre”. La cuarta acepción indica “estructura interna de algo, determinada por la forma de entrelazarse las partes que lo componen” y, la quinta, “ligazón entre las partes de una obra dramática y novelesca”. En esta tesis aquello que constituye una “trama transnacional” toma algo de cada una de estas acepciones en tanto indica la existencia de un cruce de caminos que, entrelazados, conectan y estructuran la historia, por momentos, dramática que buscaremos contar.

A diferencia de los conceptos de “ensamblaje” y de “red”, trama alude a un entrelazamiento que nunca llega a tener una forma acabada, haciendo visible el movimiento de lo social que la literatura fragmenta situándolo “por arriba” o “por debajo” (Guarnizo y Smith, 1998). En este sentido, esta tesis toma distancia del pensamiento binario para analizar la movilidad y el arraigo como aspectos interconectados de la condición humana y la vida social. Para ello el concepto de “trama transnacional” nos resulta más adecuado, ya que nos permite dar cuenta de la fluidez y maleabilidad de las relaciones e identificaciones, enfatizando también su arraigo en formaciones precedentes.

Desde hace ya varias décadas la idea de una "sociedad del riesgo" (Beck, 1998) o de "modernidad líquida" (Bauman, 2003) nos remiten a una experiencia en torno a la sensación de seguridad perdida, por la que cada individuo debe tomar las riendas de su destino y la incertidumbre se convierte en una categoría teórica. Sin embargo, como afirma Beck: “el espacio en el que los sujetos modernos despliegan

sus opciones es cualquier cosa menos una esfera no social y [es] allí donde la vieja socialidad se está ‘evaporando’ [que] debe reinventarse la sociedad” (Beck, 2003:128). Abordar las articulaciones existentes para propiciar el acceso a derechos en un contexto laboral transnacional desde el concepto de “trama” nos permite dar cuenta de la capacidad social y personal para reformular y crear nuevos caminos. De ahí también la relevancia de “seguir la trama” de acuerdo con Marcus (2001) y esbozar la historia a la que ha dado lugar.

Punto y aparte

La breve reseña que presentamos hasta aquí buscó exponer el proceso histórico que dio lugar a la dimensión institucional en la que se enmarcan las prácticas y narrativas que analizaremos en los próximos capítulos. Como se ha descrito, estas no transitan por caminos paralelos, sino que lo hacen conectados entre sí – ya sea por simpatías o antagonismos - generando diversos puntos y contrapuntos en sus contactos. En este sentido, la elección del término “trama transnacional” alude al carácter histórico y cambiante de los acuerdos y las tensiones que han constituido las actuales condiciones para el reclamo de derechos de los trabajadores marítimos que navegan las aguas del Atlántico Sur. El lenguaje de los derechos humanos es uno de los hilos que entrelaza las prácticas de instituciones tanto seculares como religiosas. En los próximos capítulos describiremos la trama que conforman en situaciones y demandas viabilizadas por actores concretos.

Capítulo 2

Acción pastoral para el mar

Gloria a Dios
En las alturas
Y en la tierra
Paz a los hombres
Que ama el Señor



Gloria, Ariel Ramírez

Dedicado a Giovanni Corso

Acto I

El 25 de noviembre de 2008 el sacerdote Juan Cervantes del Apostolado del Mar de Buenos Aires, junto al cónsul filipino Arvin de León, el representante de la ITF en Argentina Rodolfo Vidal y oficiales de la Prefectura Naval, visitaron a los tripulantes del buque tanque Symphony I de bandera liberiana, anclado a unos cinco kilómetros de la costa bonaerense. El buque se encontraba inmovilizado allí desde el mes de septiembre a causa de las diversas sanciones judiciales iniciadas por proveedores y clientes en diferentes partes del mundo a la empresa griega, dueña del barco que vio canceladas sus posibilidades de crédito. Ya sin combustible, sin agua potable y sin comida, sus treinta y dos tripulantes (veintiséis filipinos, tres rumanos, un indonesio, un griego y un letonio) recibieron alimentos y agua potable donados por Caritas y el consulado filipino. Después de la visita, la Dirección de Migraciones de la República

Argentina autorizó el desembarco de los marinos por "razones humanitarias", quienes progresivamente fueron repatriados a sus lugares de origen por parte de sus respectivos consulados (La Nación, 12 y 13 de diciembre 2008).

Esta información, publicada por el diario La Nación en diciembre de 2008, da cuenta de la diversidad de instituciones implicadas en la resolución de situaciones tristemente frecuentes en la industria marítima, como lo es el abandono de tripulantes²³. En ella se informa sobre los tiempos que pueden conllevar estos procesos (los marinos permanecieron tres meses en el buque hasta que les fue autorizado descender a tierra) y también sobre la necesidad de desplegar medidas paliativas que permitan a los trabajadores esperar por una solución que los regrese a casa.

Como vimos en el capítulo anterior, el derecho a la repatriación se encuentra establecido en las primeras convenciones sobre el trabajo marítimo de la OIT (Convenio sobre la Repatriación de la Gente de Mar 1926, N° 23) y ha sido incluido en el convenio vigente (OIT, 2006). En el año 2008, momento en el que tuvieron lugar los hechos reseñados, el gobierno argentino no había ratificado aún esta última normativa, por lo que la problemática de los trabajadores fue abordada por el Estado local desde el punto de vista migratorio y "humanitario", y no como una situación laboral enmarcada en una normativa internacional específica. No obstante, tanto la ITF como el Apostolado del Mar ya habían incluido en sus procedimientos el compromiso con la observación del cumplimiento de los derechos establecidos por la OIT.

²³ El CTM-2006 establece que el abandono se produce cuando el armador no cubre el costo de la repatriación de la gente de mar o ha dejado al marino sin el mantenimiento y apoyo necesarios tras cortar unilateralmente su vínculo contractual, incluido el incumplimiento del pago de salarios contractuales durante un período de al menos 8 meses (OIT, 2006).

La alerta sobre la situación de los tripulantes del *Simphony I* fue recibida por el Hogar del Marino de Buenos Aires a través del servicio *SeafarerHelpline*, (<https://seafarerhelp.org/>), una línea telefónica de ayuda a marinos gratuita y polilingüe, operativa las 24 horas, los 365 días del año. Este servicio es administrado por la ISWAN (International Seafarers Welfare and Assistance Network / Red Internacional de Asistencia y Bienestar para los Marinos) integrada tanto por la ITF como por el Apostolado del Mar. Mientras que la ITF aporta fondos a esta red, la Iglesia católica suma infraestructura y servicios. La ISWAN también cuenta con el apoyo financiero de cámaras empresariales marítimas.

Los trabajadores del mar y sus familias pueden usar la línea en caso de necesitar ayuda psicológica o asistencia religiosa, también para denunciar salarios impagos, amenazas, abandono o la necesidad de repatriación. Para estas últimas situaciones, la alerta se remite a la ITF, mientras que el Apostolado se ocupa de cubrir las “necesidades humanas”, tales como el suministro de elementos básicos (agua, comida, ropa) o el acompañamiento en casos de angustia, depresión, internación por enfermedad o accidente en un puerto lejano del lugar de origen. A primera vista estos servicios pueden ser enmarcados dentro de las tradicionales actividades de caridad cristiana. Sin embargo, la referencia a los derechos de los trabajadores del mar en los documentos del Apostolado, las palabras de sus sacerdotes y la estrecha relación con una federación internacional de sindicatos como la ITF, presenta un cuadro en el que la definición de los marinos como sujetos de caridad y de derechos se entrelazan y tensionan. Específicamente, en la situación vivida por los tripulantes del *Simphony I*, la donación de provisiones elementales posibilitó la subsistencia mientras se realizaba el reclamo del derecho a la repatriación. En este sentido, la descripción etnográfica del rol de los sacerdotes del Apostolado del Mar en la trama analizada en esta tesis, representa también una contribución a los debates en torno a las subjetividades, las prácticas y las estructuras religiosas pasibles de confluir en el reconocimiento y ejercicio de derechos en el capitalismo tardío.

¿Qué convergencias y bifurcaciones entre caridad y derechos es posible encontrar en las prácticas y las palabras de los sacerdotes responsables de los centros del Apostolado del Mar en Buenos y Montevideo? ¿Cómo contribuyen a la construcción de la gobernanza y ciudadanía para el trabajo marítimo transnacional en el Atlántico Sur? Para responder estas preguntas, en primer lugar, revisaremos el estado de la cuestión relativo a los estudios sobre ciudadanía y religión, para luego describir las prácticas, las narrativas y los arreglos institucionales llevados adelante por los responsables del Apostolado del Mar en Buenos Aires y Montevideo.

Si bien el presente capítulo no pretende discutir asuntos relativos a la fe, el profundo arraigo de los valores cristianos y de la Iglesia católica en el mundo occidental hace necesario subrayar las acciones específicas de esta institución. Como se analizó en el capítulo anterior, la Iglesia católica ha sido un aliado clave de la OIT a la hora de establecer relaciones con gobiernos, sindicatos y cámaras de empleadores católicos desde la creación de esta organización en 1919. Aún más, durante los primeros años, el sindicalismo cristiano proveyó una parte importante del funcionariado de la OIT (Kott, 2015). Este vínculo con la Iglesia católica fue consolidado con la creación de una Dirección de Asuntos Sociales y Religiosos que es ocupada desde la década de 1920 hasta el día de hoy por sacerdotes jesuitas. Vale mencionar que no existe otra institución religiosa que cuente con una oficina en la OIT y, mucho menos, una organización del tercer sector que forme parte del mundo subjetivo de los trabajadores en tránsito - sean o no creyentes - y reúna dos mil años de historia. En tanto organización de la sociedad civil, considerada como la primera de alcance mundial según la Unesco (Mallimaci, 2009), analizar la participación de la Iglesia católica en la trama que buscamos desenmarañar en esta tesis, resulta de una relevancia crucial.

Fe y derechos en los estudios transnacionales

Desde hace unas dos décadas, los estudios transnacionales aportan sus reflexiones en torno al papel de la religión en la conformación y sostenimiento de

lazos, rituales y narrativas a través de las fronteras que propician la integración de las personas en movimiento a los territorios y sociedades a los que arriban (Besserer 2013, García Ruiz 2010, Levitt 2007; Rosaldo, 2000). Estos trabajos, argumentan que las prácticas e identidades religiosas transnacionales constituyen una forma de ciudadanía que desafía su concepción clásica basada únicamente en su vínculo con el Estado (Glick Schiller y Caglar, 2008). Pese a su reconocida importancia, tal como señalan Grey y Levitt (2020), los debates en torno a los arreglos institucionales vinculados al bienestar de las personas en movimiento tienden a estar enmarcados en un “laicismo político”. Así, en los estudios sobre contextos de tránsito de personas (pasos fronterizos, campos de refugiados), el carácter religioso de las instituciones confesionales se ve desdibujado en la vasta categoría de las denominadas “organizaciones no gubernamentales”, “de la sociedad civil”, “humanitarias” o del “tercer sector” (Agudo Sanchís, 2021).

En el ámbito rioplatense, los estudios sociales sobre religión y ciudadanía que abordaron específicamente las arraigadas relaciones entre Iglesia y Estado (Caetano, 2014; Mallimaci, 2009) y entre ésta y los movimientos obreros (Camaño Semprini 2018, Robertini 2016) manifiestan un claro sesgo estadocéntrico que deja fuera de su análisis problemáticas relativas a los derechos de las personas en movimiento. Aquellas investigaciones que analizan la religión en relación con la movilidad humana se han enfocado, en Argentina, en la reconfiguración de identidades y prácticas religiosas de los inmigrantes en el espacio público local (Barelli 2021, Flores y Giop 2017, entre otros); mientras que, en el caso de Uruguay, han tendido a interpelar el imaginario de “sociedad laica”, visibilizando la diversidad de identidades migrantes construidas en estrecha relación con lo religioso (Guigou 2017, 2006). En síntesis, cuando se ha abordado la movilidad humana se desdibuja el arraigo de la religión y viceversa. Sin embargo, la Iglesia católica representa una institución paradigmática para el análisis de los procesos transnacionales en su doble dimensión de dispersión y arraigo. Como se verá a lo largo del capítulo, a pesar de haber perdido protagonismo en la creación de normas de comportamiento, sentido e identidad (Mallimaci, 2009), la Iglesia católica continúa siendo un actor de

relevancia, brindando infraestructuras, redes organizacionales y lazos culturales e identitarios a mil millones de hombres y mujeres en todo el mundo.

En lo que respecta específicamente a la labor del Apostolado del Mar, la producción bibliográfica ha sido desarrollada sobre todo por parte de teólogos e historiadores que también tienen formación como pastores o sacerdotes (Kverndal 2008; Pinto, 2019; Piotr 1997). Estos estudios analizan los diversos desafíos que la alta movilidad de los trabajadores marítimos ha presentado al clero desde el siglo XIX. En primer lugar, la fundación de una “pastoral especializada” para atender las necesidades de quienes por su condición móvil “no podían recibir el cuidado debido” (Piotr, 1997:53) se sumó a las labores parroquiales vinculadas a la diócesis - distrito o territorio en el que se ejerce jurisdicción eclesiástica – y dio lugar a una organización y coordinación supra-diocesana. Así, el Apostolado del Mar, se conformó como una organización tanto local como “universal”. Concretamente, como “servicio universal” forma parte de la estructura central de la Iglesia católica y no está limitado a un territorio específico. No obstante, también reviste un carácter local, pues su puesta en práctica es responsabilidad de cada jurisdicción eclesiástica. Es decir, de cada Iglesia nacional (CPPMI, 2007).

Este carácter multi-escalar de la acción del Apostolado plantea la pregunta por cómo han sido y son plasmados en Buenos Aires y Montevideo infraestructuras, instructivos y normativas definidas desde el Vaticano, pensadas para la acción de la pastoral marítima en todo el mundo. Para ello, en los próximos párrafos analizaremos documentos de la Iglesia católica en relación con datos recopilados en entrevistas a sacerdotes y marinos, archivos locales y observaciones realizadas en ambas ciudades portuarias.

Un lugar para el “descanso decente”

El Hogar del Marino de Buenos Aires fue inaugurado por la Iglesia anglicana en 1902, como uno más de sus Sailor's Home, con el objetivo de albergar a los trabajadores de la flota británica que arribaban al puerto de la capital argentina,

ofrecer servicios religiosos a bordo y monitorear sus condiciones de trabajo. La construcción cuenta con seis dormitorios en los que hay dispuestas cuatro camas en cada uno, salones para la recreación y eventos sociales, una biblioteca y una capilla.



Imagen 1: The Victoria Sailors' Home en 1912.

Fuente: Archivo del Hogar del Marino de Buenos Aires.

En sus inicios, tanto el salón de baile y la sala de juegos como la capilla, estaban abiertos a otros miembros de la comunidad local. El historiador Jonathan Palla, en su investigación sobre las primeras experiencias del boxeo en Buenos Aires, describe las veladas promovidas por la denominada “Misión de los ingleses”, a principios del siglo XX. De acuerdo con la información recopilada por el autor, un misionero británico visitaba los barcos e intentaba involucrar a los marineros en las

actividades recreativas del Hogar, tales como juegos de mesa, bailes, conciertos, representaciones teatrales a cargo de señoritas de la colectividad inglesa, cátedras instructivas y deportes (Palla, 2019).

A comienzos del siglo XX, las actividades del Hogar eran una muestra cabal de la estrecha relación económica, política y cultural existente entre Argentina y el Reino Unido²⁴. Sin embargo, promediando el siglo, las hostilidades entre el gobierno británico y el presidente Juan Domingo Perón – a la cabeza del proceso de nacionalización de las compañías inglesas en el territorio argentino – tuvo como corolario el pasaje de la administración del Hogar del Marino a las autoridades de la Iglesia católica, específicamente a la orden de los Padres Scalabrinianos.



Imagen 2: Actividades lúdicas en The Victoria Sailors' Home. 1912.

Fuente: Archivo General de la Nación.

Así como la administración por parte de la Iglesia anglicana daba cuenta de los vínculos entre los gobiernos de Argentina y Gran Bretaña; este cambio de autoridades se enmarcó dentro de las afinidades entre la Iglesia católica y el

²⁴ Por ejemplo, el 26 de junio de 1902, fue sede de festejos por la coronación de Eduardo VII; y en 1925 fue visitado por el Príncipe de Gales Eduardo VIII y el entonces presidente de la República Marcelo T. de Alvear, al cumplirse el primer centenario de la Iglesia Anglicana en Argentina.

gobierno argentino. La construcción de un nacionalismo católico, autoritario y anticomunista a través de la unión Estado e Iglesia, ha sido ampliamente analizada por la historiografía y la sociología argentina, evidenciando el complejo entramado entre el catolicismo y el peronismo en la legitimación y consolidación del Estado de bienestar de la época (Caimari, 2002; Cucchetti, 2005 y 2010; Donatello 2010; Mallimaci, 2001 y 2015; Zanatta 1999).

En este contexto, el Hogar continuó brindando alojamiento a trabajadores del mar y siendo un espacio para la recreación en un ambiente tutelado, ahora por sacerdotes católicos. Pero, ya no fueron los marinos ingleses sus principales huéspedes. El mencionado proceso de transformación estatal, incluyó la expansión de la flota marítima nacional²⁵ y el fortalecimiento de la protección social a sus trabajadores. Consecuentemente, el Hogar del Marino de Buenos Aires pasó a brindar alojamiento, sobre todo, a trabajadores de nacionalidad argentina provenientes de diversas regiones del país a través de convenios firmados con sus sindicatos. Durante las primeras décadas de la administración católica, continuaron realizándose misas, bailes y torneos deportivos, entre otras actividades, facilitadas por el carácter local de los marinos.



Imagen 3: Baile de Carnaval. Febrero 1973

Fuente: Archivo Hogar del Marino

²⁵ En 1960 fue fundada la Empresa de Líneas Marítimas Argentinas (ELMA), cuyos trabajadores se volvieron huéspedes del Hogar.



Imagen 4: Torneo de Fútbol. 1976.

Fuente: Archivo Hogar del Marino

A fines de la década de 1970 dejó de organizar actividades sociales abiertas a la comunidad. De acuerdo con su actual director, Irineu Zotti (nacido en Brasil), una de las razones por las cuales el Hogar del Marino de Buenos Aires ya no realiza actividades públicas está relacionada con la secularización de la sociedad argentina²⁶. El sacerdote daba cuenta de estos cambios de esta forma:

En el pasado [el Hogar] tenía una atención muy intensa de la parte religiosa...espiritual a los marinos. Con el paso del tiempo este servicio fue disminuyendo, por la diversidad también de religiones, o también de personas que no confesan ninguna religión. Entonces se hace alguna celebración o alguna atención muy en particular...Pasa que entramos en una modernidad, hay una exclusión de la parte espiritual y religiosa. Se busca más bien cosas psicológicas, atención social, contención... Y bueno...esta es la sociedad que vivimos hoy y en todos los sectores parece que es lo mismo. (Irineu Zotti, entrevista, 03/09/ 2017).

Es posible captar en las palabras del sacerdote cierta resignación ante lo que él señala como una “exclusión” de lo religioso en “la modernidad”, que ha dado paso a una mayor presencia y demanda de discursos y procedimientos psicoterapéuticos

²⁶ De acuerdo con Fortunato Mallimaci (2015), en 1983 se produce un quiebre del monopolio católico en el espacio público argentino y se configura un catolicismo sin Iglesia, en el que la creencia individual ya no recurre a la mediación institucionalizada.

para la resolución de las aflicciones tanto individuales como colectivas. Pablo Semán (2021) ha conceptualizado este proceso como "psicologización" de lo religioso. De acuerdo con el autor, tal perspectiva psicoterapéutica no excluye totalmente a la religiosa, sino que ambas se articulan sin rupturas, aunque no por ello sin conflictos. Esta compatibilización mostró sus tensiones en los servicios brindados por los sacerdotes del Apostolado del Mar en Buenos Aires y en Montevideo, donde el acompañamiento laico y la tutela religiosa entraban y salían de escena permanentemente. Consideremos, por ejemplo, la decoración de sus sedes y el vestuario de sus responsables.

Durante el trabajo de campo observé que los centros Stella Maris de Buenos Aires y Montevideo mostraban escasos elementos litúrgicos. Del mismo modo, tanto el director del Hogar del Marino en Buenos Aires, como sus colegas de Montevideo vestían – durante las entrevistas y en las actividades en las que pude acompañarlos junto a trabajadores del mar- de manera “laica”, usando algunas veces el cuello clerical. El atuendo ceremonial quedaba reservado a los servicios religiosos que eran brindados solo en caso de ser solicitados por los trabajadores. Sin embargo, y aunque raramente se celebraban misas en las sedes del Apostolado del Mar, éstos no eran un espacio de descanso y recreación cualquiera. Citando nuevamente al director del Hogar del Marino en Buenos Aires, alojarse allí suponía “una garantía para la familia...” que Irineu Zotti explicaba como sigue:

Algunas veces, inclusive, son las esposas, a veces que llaman y dicen "Mira...mi esposo va a desembarcar la semana que viene, le quería dejar ya reservado de tal día a tal día"... Entonces es que tiene seguridad que está en un lugar un poco más resguardado, más tranquilo...Sabe que tiene horarios...por eso se llama Hogar. No es algo que podés llegar acá de madrugada...A las 12 de la noche se bloquea las tarjetas de ingreso y egreso hasta las 5 de la mañana. Entonces, es puramente laboral o para estudios. De tal manera que pueden cocinarse, hacer alguna cosa entre ellos. Si quieren hacer una fiestita, lo hacen, pero son cosas más bien internas dentro de del reglamento de la casa. Así las familias están bastante tranquilas porque saben que es un lugar bastante seguro (Irineu Zotti, entrevista, 14/09/2017).

Las palabras del sacerdote indican la continuidad de la actitud tutelar y moral de las prácticas del Apostolado en concordancia con sus objetivos fundacionales.

Por otra parte, la reiterada referencia a las llamadas telefónicas de las esposas de los trabajadores en las entrevistas a los sacerdotes, tanto en Buenos Aires como en Montevideo, exponía la relevancia otorgada al sostenimiento de los lazos familiares por parte de este servicio y su ideario. Desde ambas sedes, se facilitaba el contacto de los marinos con sus familias, y los sacerdotes intercedían como garantes de su “buena conducta” lejos de casa. En este sentido, a pesar de su atavío mundano, los sacerdotes del Apostolado no dejaban de officiar como vigilantes pastores religiosos.

De acuerdo con los datos facilitados por el Hogar del Marino de Buenos Aires, entre 2015 y 2017 se hospedaron allí un promedio de 230 trabajadores al año. Al momento de mis visitas al Hogar del Marino (septiembre y octubre 2017, mayo 2018 y agosto 2019) todas las habitaciones estaban ocupadas. Las estadías solían durar sólo algunos días o, incluso, un par de meses en caso en que los huéspedes estuviesen realizando cursos y especializaciones en tierra. El número de reservas hechas de manera particular solía ser similar al de las realizadas a través de los sindicatos, que también se encargaban del pago del hospedaje que solía ser muy accesible²⁷.

Los trabajadores del mar entrevistados durante mis visitas al Hogar - dos provenientes de la ciudad de Corrientes, uno de Salvador de Jujuy y otro de San Miguel de Tucumán, que se encontraban en Buenos Aires realizando cursos de la Organización Marítima Internacional (OMI) - se identificaron como católicos, pero aclararon que también “se mandan sus macanas”. El precio, la higiene, la tranquilidad así como el “buen ambiente”, fueron las razones mencionadas por los marinos para elegir el Hogar como alojamiento.

Es necesario subrayar que, a pesar de que las trabajadoras marítimas están cada vez más presentes en la industria, en el Hogar del Marino de Buenos Aires no se hospedan mujeres. Como veremos, aun cuando es un servicio “universal”, las prácticas del Apostolado del Mar estaban dirigidas a trabajadores masculinos de determinados orígenes nacionales.

²⁷ Durante los años del trabajo de campo el valor del hospedaje por noche en el Hogar era el siguiente: \$ 150 en 2017, \$ 350 en 2019 y \$550 en 2021.

En Montevideo, de acuerdo con lo relatado por uno de sus responsables, sí han recibido a trabajadoras del mar, pero como se describirá más adelante, en esta ciudad no se brinda alojamiento, sino únicamente un espacio para el descanso diurno. En el centro Stella Maris de Montevideo las y los marinos pueden encontrar internet gratuito, un bar con bebidas y souvenirs de la ciudad. Al llegar suelen llamar a sus familias y consultar sobre algunos servicios disponibles en la capital uruguaya: dónde cambiar moneda, comer y comprar regalos. Desde el punto de vista de los sacerdotes responsables entrevistados, se insiste en el carácter “tranquilo” de este espacio para la recreación y el descanso. Sin embargo, más allá de las similitudes mencionadas, el derrotero del Apostolado del mar en Montevideo difiere respecto de su homólogo en Argentina.

La pastoral del mar en Uruguay inició sus actividades en 1940 bajo la dirección de los padres Scalabrinianos. Durante el trabajo de campo no fue posible acceder a un archivo fotográfico ni a otros antecedentes como fue el caso del Hogar del Marino en Buenos Aires para poder avanzar una reseña histórica semejante. De acuerdo con la información recabada en las entrevistas, el servicio fue reinaugurado en 2016 después de estar cerrado varios años, bajo la dirección del padre Jesús González (nacido en México). Tras su partida en 2017, las actividades fueron suspendidas durante algunos meses para luego ser retomadas por Tamar Frandry (nacido en Haití) hasta el año 2022.

Pese a la inexistencia de un archivo histórico propio del Apostolado del Mar en Montevideo, es posible reseñar algunas particularidades significativas en lo que hace a las relaciones entre el Estado, el movimiento sindical y la Iglesia católica en Uruguay. Mientras que la Constitución argentina (1994) en su artículo 2 establece que “El Gobierno federal sostiene el culto católico apostólico romano”, el Estado uruguayo se instituyó como un Estado laico a partir de su segunda Constitución, en 1918. Desde entonces promovió un modelo de ciudadanía en el que las diversas identidades religiosas fueron limitadas al ámbito privado (Guigou, 2006). Sin embargo, como señala Hervieu-Léger (2004:127), la laicización de una sociedad no implica la desaparición de lo religioso, sino de una vida social cada vez menos

sometida a reglas de una institución religiosa. En este sentido, la Iglesia católica continúa siendo un actor relevante en la sociedad uruguaya y su relación con el Estado y el movimiento obrero local ha atravesado diferentes momentos. Especialmente, tras los impulsos del Concilio Vaticano II (1962) y la Segunda Conferencia General del Episcopado Latinoamericano en Medellín (1968), considerada un hito fundacional de la Teología de la Liberación, tanto en Argentina como en Uruguay, un número importante de cristianos (sacerdotes y laicos) comenzó a participar activamente en movimientos obreros, estudiantiles y políticos²⁸. No obstante, a pesar de esta mayor presencia en el espacio público, el “laicismo radical” (Geymonat, 2005) impulsado y sostenido también desde el sindicalismo local²⁹, mantuvo excluidas, a las instituciones religiosas en general, y a la Iglesia católica en particular, del proceso de construcción del emblemático Estado de bienestar uruguayo. Esto puede explicar las razones por las que el Apostolado del Mar en Montevideo, a diferencia del Hogar del Marino en Buenos Aires, no brinda servicios a trabajadores del mar locales en convenio con sus sindicatos. Sin embargo, dado el carácter transnacional de la industria marítima, resulta una institución frecuentada por marinos extranjeros, especialmente, filipinos.

De acuerdo con el reporte presentado por Tamar Frandry en 2019, durante un encuentro de sacerdotes Scalabrinianos (Scalabrini International Migration Network), el centro Stella Maris de Montevideo había recibido durante ese mismo año a 849 trabajadores. Aunque el edificio cuenta con cuatro dormitorios, que originalmente fueron construidos para albergar marinos, las tecnologías desarrolladas, fundamentalmente desde la década de 1970 para propiciar una mayor velocidad en las tareas de carga y descarga de los buques, hizo que los trabajadores del mar extranjeros ya no requieran hospedaje³⁰. Por ello, muchos

²⁸ En esta línea, el Partido Demócrata Cristiano uruguayo (creado en 1962) fue uno de los partidos políticos fundadores de la coalición de izquierdas Frente Amplio en 1971.

²⁹ En 1966 la carta fundacional de la Convención Nacional de Trabajadores (CNT) como central única, la proclamaba independiente del Estado, las patronales, los partidos políticos y las sectas religiosas (Porrini, 2001, Broquetas, 2008).

³⁰ Actualmente las habitaciones son utilizadas para albergar migrantes provenientes de otros países del continente sudamericano.

centros Stella Maris en diferentes puertos del mundo, antiguamente acondicionados para albergar tripulantes durante varios días, devinieron en espacios de acogida por solo algunas horas.



Imágenes 5-6 y 7. Fotografías del interior del Centro Stella Maris de Montevideo.

Visita octubre 2017

Durante el trabajo de campo en el centro Stella Maris de Montevideo pude observar que los libros de visita mostraban una gran preponderancia de marinos mercantes de nacionalidad filipina que tripulaban buques de bandera panameña. Esta cifra no es casual. En primer lugar, porque Panamá lidera la flota mercante mundial con 8.289 buques registrados bajo su pabellón³¹ (Forbes Centroamérica, 2020). También porque, después de China, Filipinas es el segundo proveedor de trabajadores en el mercado global marítimo. Las cifras oscilan entre quinientos y trescientos mil debido al carácter zafral de este tipo de actividad. En cualquier caso, representa el 30% de la fuerza de trabajo marítima a nivel mundial (OIM, 2013). Al mismo tiempo, Filipinas es el tercer país con más fieles católicos (después de Brasil

³¹ Este número representa el 16% del mercado marítimo internacional compuesto por unos 98.027 buques.

y México): casi cien millones - de una población de ciento ocho millones de habitantes - son cristianos (Grey y Levitt, 2020).



Imágenes 8 y 9: Libro de Visitas Centro Stella Maris de Monteideo

Visita octubre 2017

El vínculo entre el Estado filipino y la Iglesia católica de ese país en la co-construcción de una imagen de los migrantes filipinos como héroes que se sacrifican por la nación, ha sido un tema destacado en la literatura (Brillantes 2000; Fresnoza-Flot 2012; Grey y Levitt, 2020). En esta co-construcción, la enseñanza católica con respecto a las obligaciones de cada uno de los géneros para con la familia y la nación, a menudo forma parte de la capacitación estatal previa a la migración, en tanto promueve una "imagen respetable de Filipinas" (Fresnoza-Flot, 2012). Así, sin que medie un programa explícito de colaboración entre la Iglesia católica uruguaya y la filipina, el Apostolado del Mar en Monteideo, al recibir marinos de ese origen nacional, participa de las políticas de exportación de trabajadores y trabajadoras del país asiático y, en consecuencia, de la gobernanza de un alto porcentaje de la mano de obra marítima transnacional. En los próximos párrafos, entonces, analizaremos como las prácticas del Apostolado no sólo enlazan y tensionan moral y trabajo, sino también la división del espacio público y privado para el ejercicio de derechos en el mercado global.



Imagen 10: Trabajadores del mar filipinos frente a la sede del Apostolado del Mar en Montevideo.

Visita noviembre 2018

Tutela y derechos en el capitalismo global

A pesar de pregonar el fin de las ideologías y de presentarse como una teoría exclusivamente económica, el neoliberalismo es portador de un discurso moral sumamente potente. Desde finales de la década de 1970 este ha conformado el sustrato de los discursos y prácticas difundidas por organismos internacionales, gobiernos y políticos de países centrales y periféricos (Brown, 2017; Harvey, 2018). Siguiendo y problematizando el clásico trabajo de Max Weber “La ética protestante y el espíritu del capitalismo” (2008), Andrea Muehlebach (2013) ha analizado las formas en que el catolicismo se articula con el “estilo moral” del neoliberalismo contemporáneo. De acuerdo con la autora, si en el pasado la pobreza era asociada a la bienaventuranza, en la actualidad se exhorta a los trabajadores a "salir adelante" de acuerdo con una ética económica justificada en el amor (Muehlebach 2013). Un orden social justo debería permitir al padre cumplir con el deber “amoroso” de proveer a su familia. Así, a pesar de su condena al neoliberalismo y

al individualismo (Mallimaci, 2009), desde el catolicismo en general, y desde el Apostolado del Mar en particular, se promueve la imagen de un trabajador disciplinado, atento a su formación profesional, responsable de su propio bienestar y el de su familia. Todo ello acorde a la valoración positiva y fundamental de la libertad individual, el ascenso social y la dignidad a través del trabajo.

En el transcurso de las entrevistas realizadas a trabajadores del mar, pude advertir que éstos suelen describir su trabajo tanto a partir de los “riesgos” como de los “beneficios” que supone. A pesar de los largos períodos en altamar, en los que se encuentran lejos de sus afectos, y del hecho de que muchos no pudieron conocer a sus hijas e hijos sino hasta varios meses después de nacidos, su trabajo es reivindicado como aquello que les posibilita - tanto a ellos como a los suyos - el acceso a bienes y servicios (vivienda, salud, educación) que son reconocidos como derechos humanos tanto por organismos internacionales como por gobiernos de países centrales y periféricos.

Sin embargo, si bien la Doctrina Social de la Iglesia (2004) pondera la Declaración Universal de los Derechos Humanos proclamada por las Naciones Unidas (1948), el concepto católico de “dignidad humana” no se fundamenta en la idea de un individuo portador de derechos *per se*, sino que refiere a la persona en relación con su medio – social, ambiental - es decir, con el resto de “la creación” (Pontificio Consejo “Justicia y Paz”, 2004). En este sentido la Doctrina Social de la Iglesia, no se dirige al individuo, sino “al hombre insertado en la compleja trama de relaciones de la sociedad moderna” (Pontificio Consejo “Justicia y Paz”, 2004). Ser un humano digno, implica serlo como trabajador, padre, esposo, hijo... y, desde ya, comportarse así en “la casa lejos de casa”, tal como se presenta el Apostolado del Mar. En todos estos lugares y ámbitos de la vida se espera tal comportamiento que el trabajo en el mar separa geográficamente³². La “humanidad” que brinda el

³² De hecho, la actualización del Convenio sobre el Trabajo Marítimo realizada en mayo de 2022 establece el derecho de los marinos a tener acceso a Internet y conectividad a bordo (OIT; 2022). Sin embargo, tanto las empresas como los Estados del pabellón se han negado a asumir el costo de este servicio <https://industriaspesqueras.com/noticia-70860-sec-Portada>, siendo éste un servicio asegurado por los Centros Stella Maris alrededor del mundo.

Apostolado, presente también en los documentos del Vaticano, busca suturar esta fragmentación

En una conversación con el padre Giovanni Corso, fundador de un centro Stella Maris en el puerto de Rio Grande do Sul en 2005 y estudioso de la historia y las prácticas del Apostolado del Mar (Corso, 2017; Corso et al, 2016), el sacerdote explicó su tarea. En un español matizado con portugués e italiano, apuntaba:

Lo que hacemos es un trabajo de valoración de la persona e valoración de nuestra humanidad...Mirando el bienestar de la persona. Un marino un día me habló "Ustedes vienen solamente para mirar en los ojos, para escuchar nuestras quejas, para escuchar nuestra alegría, y para orientar y dar más vida". Mira, fue una de las cosas que más me entraron en el corazón. (Giovanni Corso, entrevista 11/08/2017)

Como Giovanni Corso, los demás clérigos entrevistados sostenían que facilitando espacios y elementos para la realización de actividades no-productivas cuando los trabajadores descansan en tierras lejanas a las suyas, influían en la consideración que el marino tenía de sí mismo, favoreciendo el reconocimiento de su carácter humano y, por ende, el de su carácter de sujeto de derechos, entre los que se encuentra el derecho al descanso. Sin embargo, este "dar humanidad", coloca a los trabajadores en un lugar de recepción pasiva de un don, diferente a aquel que define al sujeto de derechos. En este, como en otros casos registrados, la desigualdad intrínseca a una relación entre aquellos que reciben ayuda y quienes la otorgan, se ve incrementada por el carácter caprichoso de la voluntad del donante (Fraser y Gordon, 1992; Muehlebach, 2013). De acuerdo con esta lógica voluntaria propia de la caridad, la acción de los responsables del Apostolado del Mar podía verse acotada por cuestiones de diversa índole (organizacionales, financieros o políticos), pero también, por la diferenciación entre trabajadores "merecedores" y "no merecedores" de ayuda. Como ha señalado Castel en *La metamorfosis de la cuestión social* (2002: 359) siempre ha habido "buenos y malos pobres", buenos y malos trabajadores, distinguidos sobre la base de criterios morales.

Maurizio Lazzarato (2010) ha analizado las prácticas de gobierno retomando el concepto de poder pastoral propuesto por Foucault (2006)³³. De acuerdo con el filósofo y sociólogo italiano, este arte de gobernar no se dirige a los individuos como sujetos de derechos, sino que se empeña en observar su comportamiento cotidiano y su conciencia, tratando a la mayoría de los hombres como rebaño y a unos pocos como pastores. En este sentido, Lazzarato (2010) sostiene que el poder pastoral no produce ciudadanos en tanto no establece una comunidad de iguales, de acuerdo con la tradición republicana y democrática. Por el contrario, da lugar a sujetos sometidos a redes que implican la servidumbre general de unos a otros. ¿Es posible pensar, entonces, que la participación del Apostolado del mar en la gobernanza del trabajo marítimo está vinculada a formas de neopaternalismo?

La respuesta a esta pregunta no es sencilla. Como señalamos en el capítulo anterior, el reconocimiento de los trabajadores como sujetos de derecho por parte de la Iglesia católica fue consagrada formalmente desde finales de siglo XIX con la publicación de la encíclica *Rerum novarum*. Si hasta entonces la concepción cristiana del trabajo se centraba fundamentalmente en su importancia para la salvación del alma individual, la problemática laboral en el seno de la sociedad industrial marcó un cambio decisivo en este enfoque, que pasó a ser propiamente político y social (Berríos 2009)³⁴. El carácter anticlerical de las revoluciones liberales del siglo XVIII y las estrechas relaciones entre la Iglesia y la monarquía en el “Antiguo Régimen” provocaron enfrentamientos que, en un primer momento, la mantuvieron por fuera de los debates en torno a los derechos del Hombre y del Ciudadano. Fue en referencia a las relaciones entre el capital y el trabajo que la institución católica se pronunció por primera vez sobre los derechos. Unos derechos

³³ De acuerdo con la periodización de las formas de gobierno foucaultiana el poder pastoral – introducido por el cristianismo e institucionalizado por la Iglesia católica - no se ejercía sobre un territorio sino sobre una población determinada. En la actualidad, Lazzarato (2010) y otros autores sostienen que nos encontramos en un período en el que el poder pastoral convive con otras formas de gobierno (disciplinario y soberano) (Segato, 2009).

³⁴ De acuerdo con el teólogo Fernando Berríos (2009) la promulgación de este documento no fue causa sino expresión de la inquietud de parte del clero que entendía que la institución católica debía manifestarse sobre la cuestión social de la época.

a los que no solo suscribe en sus documentos, pues la labor de los centros Stella Maris no se limita a tutelar la conducta de los trabajadores, sino también a la observación de las condiciones laborales de los marinos a bordo. En los próximos párrafos nos concentraremos en estas actividades.



Imagen 11: El sacerdote Tamar Frandry (con casco amarillo) visitando un buque en el puerto de Montevideo en 2019.

Fuente: fotografía facilitada por Tamar Frandry

Un compromiso misionero

De acuerdo con el Manual para capellanes y agentes pastorales del Apostolado del Mar (CPPMI, 2007), entre sus tareas fundamentales se encuentra visitar los puertos y los buques, conversar con sus tripulantes, brindar servicios religiosos y observar el cumplimiento de las normas en torno a los derechos y la seguridad de los trabajadores. Sin embargo, las particularidades de cada puerto y los caminos ensayados por cada uno de los responsables del Apostolado en Buenos Aires y Montevideo evidencian la diversidad y la singularidad de formas que puede adoptar en ámbitos locales la puesta en práctica de las directrices emitidas por el Vaticano.

Las transformaciones ocurridas en ambos puertos a partir de la segunda mitad del siglo XX, ya mencionadas en la introducción de la tesis, significaron importantes desafíos para el Apostolado del Mar. En primer lugar, porque a pesar de la descentralización del comercio exterior en varias terminales, tanto en Argentina como en Uruguay, sus sedes permanecen localizadas en las capitales nacionales de ambos países. Aun cuando las “necesidades pastorales” en los puertos ubicados en otras ciudades deberían ser cubiertas por las diócesis correspondientes, éstas no llevaban adelante las actividades desempeñadas por el Apostolado, en tanto servicio especializado en la gente de mar. Por otro lado, la fragmentación de la gestión de los puertos entre varios agentes privados tuvo como corolario la necesidad de solicitar múltiples permisos para acceder a los mismos. Sumado a esto, el reforzamiento de las medidas de seguridad por parte de la Organización Marítima Internacional (OMI) tras los atentados del 11 de septiembre de 2001 - especialmente el ISPS Code 2001 (International Ship and Port Facility Protection Code)³⁵ - y la mencionada reducción del tiempo que los buques permanecen encallados, limitan tanto las posibilidades de desembarco para los marinos como las de visita por parte de los sacerdotes³⁶.

Si bien el ISPS Code (OMI, 2001) autoriza el acceso a los puertos a representantes de organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos, para los sacerdotes del Apostolado ingresar al puerto de Buenos Aires y Montevideo conlleva presentarse no solo ante las diversas autoridades portuarias (aduana y prefectura), sino también ante las empresas concesionarias de los muelles y las agencias marítimas que gestionan los servicios brindados a buques que, de acuerdo con su pabellón, representan una jurisdicción nacional diferente. Como señalan Mezzadra y Neilson (2017), la globalización – paradójicamente – ha

³⁵ ISPS Code 2001 -International Ship and Port Facility Protection Code. Ver texto completo: http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Paginas/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx

³⁶ Por otra parte, en 2020, las medidas sanitarias tomadas por los diferentes gobiernos para controlar la situación desatada por la pandemia de Covid-19 también representaron importantes limitaciones para las actividades del Apostolado del Mar en los puertos e imposibilitaron el descenso de tripulantes.

supuesto la proliferación de fronteras espaciotemporales y los puertos, como “zonas de frontera” son el *locus* de intersección de múltiples fragmentaciones que alteran las geografías y las historias de sus territorios. Esta proliferación de fronteras ha determinado incluso que los responsables del Apostolado del Mar en Buenos Aires no realicen visitas al puerto de esta ciudad desde fines de la década de 1980, a pesar de que tanto el actual director del Hogar del Marino como su antecesor José Cervantes, hayan intentado retomarlas.

Aunque no fue posible contactar al padre José Cervantes, la información sobre sus actividades a cargo del Hogar del Marino de Buenos Aires hasta el año 2010, se encuentra registrada en una serie de documentos elaborados por el propio sacerdote. Estos me fueron facilitados por la secretaria del Hogar. Se trata, en primer lugar, de un informe presentado en el “II Encuentro Regional de obispos promotores, directores nacionales, capellanes y agentes de la Pastoral del Mar-Marinos y Pescadores”, realizado en Bogotá en octubre 2006³⁷ titulado: "Propuesta para una atención pastoral coordinada a la gente del mar en Argentina". Y, en segundo lugar, del documento: "Noticias del Apostolado del Mar en Buenos Aires. Septiembre 2007".

De estos documentos se desprende que, tras la aprobación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT en 2006 y la incorporación del compromiso con la observación de las disposiciones de esta norma internacional al Manual para capellanes y agentes pastorales del Apostolado del Mar (CPPMI, 2007), José Cervantes, buscó dar un nuevo impulso a las visitas a bordo, considerando el contexto de descentralización y fragmentación de la actividad portuaria en Argentina. Con el objetivo de conseguir las credenciales que lo autorizaran a acceder a los muelles porteños, contactó a la Prefectura Naval y a la oficina local de ITF, y promovió también la creación de una "Red de protección y promoción del

³⁷ Al evento asistieron representantes del Apostolado del Mar de catorce países con el objetivo de considerar problemáticas y propuestas de cara al Vigésimo segundo Congreso Mundial del Apostolado del Mar que se realizó en Polonia en 2007. <https://jsf.com.mx/ii-encuentro-regional-apostolado-del-mar/>

bienestar de los marinos filipinos". Esta red, presentada en septiembre de 2007 en el salón de eventos del Hogar, fue conformada por el Apostolado del Mar de Buenos Aires, la oficina de la ITF en Argentina y la Embajada de Filipinas, y se propuso hacer más eficaces las tareas de protección y bienestar a favor de los marinos mercantes. De acuerdo con Cervantes la respuesta a la convocatoria fue muy satisfactoria, aunque consideró que la representación de las agencias marítimas y del cuerpo diplomático resultó un poco débil.

Durante su gestión, Cervantes también elaboró una serie de recomendaciones y estrategias para atender las "necesidades en los puertos de la rivera del Río Paraná y del sur de Argentina donde el Apostolado del Mar todavía no tiene presencia" (Cervantes, 2006). Observó entonces la necesidad de nombrar un director nacional de la obra del Apostolado del Mar³⁸ y propuso que, una vez nombrado, este realice una consulta a los obispos en cuyas diócesis existen puertos, con el propósito de establecer una coordinación nacional pastoral integrada al Apostolado³⁹.

Sus propuestas no se concretaron. Tampoco tuvieron continuidad las actividades de la "Red de protección y promoción del bienestar de los marinos filipinos", excepto en la situación vivida por los tripulantes del buque *Simphony I* expuesta al inicio de este capítulo. Por otra parte, si bien Cervantes logró conseguir un permiso de la Prefectura Naval Argentina para visitar el puerto de Buenos Aires, este estaba restringido solo a una de sus terminales. Para ingresar a las otras era necesaria la autorización de sus operadores privados, objetivo que no pudo ser alcanzado por el sacerdote que, en el año 2010, regresó a México para

³⁸ Indicado por el artículo IX,1 de la Carta Apostólica *Stella Maris* (Vaticano, 1997)

³⁹ La consulta debía revelar si algún sacerdote se ocupaba de las necesidades pastorales de la gente del mar, qué tipo de atención pastoral realizaba o podía ofrecer y si existía alguna otra organización que se preocupara por el bienestar de los marinos y sus familias. Sugería que una vez relevada esta información, se invitara a los obispos diocesanos a formar "Equipos de Capellanía" para la atención pastoral en los puertos de su jurisdicción eclesiástica. Estos equipos podrían luego capacitarse dentro de los cursos ofrecidos por la coordinación regional del Apostolado del Mar en América del Sur.

desempeñarse como Co-Director de la Casa Scalabrini-Centro de la Pastoral Migratoria de Guadalajara.



Imagen 12: Presentación de la “Red de protección y promoción del bienestar de los marinos filipinos”. De izquierda a derecha: Capt. Rodolfo Vidal (en ese momento Inspector ITF en Argentina), Prefecto Italo D’Amico (Jefe de la sección de Convenios Internacionales de la Prefectura Naval Argentina), Capt. Roberto Alarcón (Coordinador de la ITF en Argentina), Padre José Juan Cervantes (entonces Director – Capellán del Apostolado del Mar en Buenos Aires) y el Cónsul de Filipinas Dr. Raúl Dado, durante la presentación de la Red de Protección y Promoción del Bienestar de los Marinos en 2006. Fuente: Archivo del Hogar del Marino de Buenos Aires.

El actual director del Hogar del Marino, Irineu Zotti, también intentó sin éxito realizar visitas al puerto en el inicio de su gestión, en 2010. Como es posible entrever, la actividad pastoral es una práctica solitaria y las jerarquías eclesíásticas no suelen allanarles el camino a los sacerdotes. Cuando le consulté al padre Irineu si había solicitado ayuda de autoridades de la Iglesia para acceder al puerto, me explicó que acudió al Arzobispado de Buenos Aires:

Porque de allí debería salir el diálogo para la pastoral, digamos. Para que no sea sólo una persona...Pero si, el Arzobispado podría tener una actuación muy importante. También había ofrecido ayuda y había prometido que iba a intervenir o, por lo menos para entrar en contacto el que es responsable de la pastoral del mar del Vaticano, Bruno Ciccero. Pero la verdad que después... (Irineu Zotti, entrevista, 14/05/ 2018)

Las experiencias de ambos sacerdotes indican que cada responsable del Apostolado se enfrenta a la necesidad de planear sus propias estrategias para realizar su misión. Esta autonomía, que vuelve a la misión una suerte de empresa personal autogestiva, refuerza aún más las particularidades de cada localización del servicio de la pastoral del mar, que no solo estaba determinada por el tiempo y el espacio en el que tenía lugar, sino también por las características y habilidades personales de sus responsables.

En el transcurso de nuestra investigación otro sacerdote intentó retomar las visitas al puerto de Buenos Aires. Se trata del ya mencionado padre Giovanni Corso (nacido en Italia), quien llegó a esta ciudad en 2016 desde Río Grande do Sul para cumplir funciones en la Iglesia Nuestra Señora Madre de los Migrantes, en el Barrio de La Boca. En 2005, estando en Brasil, había fundado el Apostolado del Mar del puerto de Rio Grande do Sul, una obra a la que el sacerdote había dedicado diez años y de la que se sentía muy orgulloso. De acuerdo con su relato, debido a su elevada edad (tenía 80 años en 2016) y a la posibilidad de que sufriera algún accidente en el puerto, sus superiores le propusieron regresar a Porto Alegre - dónde había vivido durante seis años - o trasladarse a la República Argentina para realizar su labor en la sede del Departamento Migraciones del Arzobispado de Buenos Aires. Ya en la capital argentina, al conocer que el Hogar del Marino no realizaba visitas al puerto, ensayó durante algunos meses distintas estrategias para poder iniciar esta tarea. Desde que tomé contacto con él, en mayo de 2017, exploramos juntos la vía institucional para ingresar a algunos de los muelles: hicimos llamadas telefónicas y enviamos correos electrónicos a Prefectura y a distintas empresas gestoras de las terminales portuarias, todo ello sin éxito. Y si bien, tanto Giovanni Corso como Irineu Zotti, se encontraban en ocasión de eventos eclesiales como la celebración del Día del Inmigrante, nunca se reunieron para conversar sobre el tema y buscar estrategias en conjunto.

Esta situación se modificó ante un evento puntual, cuando en el mes de noviembre de 2018 el capitán de un barco de bandera panameña encallado en la

Dársena Sur del Puerto de Buenos Aires, solicitó la realización de una misa abordo. Sumamente sorprendido por lo sencillo que había resultado el acceso en esta ocasión, el padre Corso me llamó por teléfono y me propuso visitar juntos el lugar.

Cuando llegamos al puerto, el funcionario policial que estaba en la entrada consultó por teléfono si alguien de Prefectura podía autorizar nuestra visita. Minutos más tarde llegó un sub-oficial que, al ver al párroco, exclamó: “¡Cómo le vamos a negar la visita a un padrecito!”, tras lo cual nos acompañó a visitar uno de los buques encallados allí. Se trataba del Serra Theresa, un buque tanque⁴⁰ operado por una empresa argentina que portaba el pabellón de Singapur.

Los once tripulantes del buque eran argentinos y vivían en diferentes provincias del país (Buenos Aires, Corrientes, Entre Ríos y Santa Fe). Luego de presentarnos y saludar nos sentamos a conversar con el capitán, el jefe de máquinas y un tripulante más en el puente de mando. El padre Corso se ofreció a celebrar una misa, si el capitán y/o algunos de los tripulantes así lo deseaba, pero no fue ese el caso. Hablaron de la importancia de la socialización con personas ajenas a la tripulación para cambiar la monotonía del trabajo, de accidentes sufridos a bordo y de cómo estaban compuestas sus familias. Después de unos treinta minutos de charla y varias fotografías para registrar el encuentro, dejamos el buque. Ya de salida, un marino se acercó para pedirle al padre que bendijera un crucifijo.

Unos días después le envié al padre Corso un reporte de la visita. Con menos entusiasmo me comentó que ya no iba a visitar el muelle: “Es una cosa que hago por gusto, para ayudarla en su trabajo” (Giovanni Corso, entrevista 14/12/1918), señaló. Las actividades de la Iglesia Nuestra Señora Madre de los Migrantes y su edad, le dejaban poco tiempo y energía a su interés por la labor del Apostolado en Buenos Aires. Tiempo después, en 2022, ya con 85 años, Giovanni Corso fue trasladado a la residencia Sao José para sacerdotes ancianos en Paso Fundo, en el estado de Río Grande do Sul, Brasil.

⁴⁰ Su actividad consiste en abastecer de combustible a los buques que se encuentran fondeados en la costa



Imágenes 13-14 y 15: Fotografías de la visita al buque Serra Theresa en el Puerto de Buenos Aires. Visita diciembre 2018

En Montevideo la situación no podía ser más diferente, en esta ciudad los sacerdotes entrevistados accedían regularmente al puerto. De acuerdo con su reporte anual, durante el año 2019 el padre Tamar Frandry visitó 439 naves, contactó a 3791 trabajadores y ofreció una veintena de servicios religiosos a bordo. Al igual que su predecesor, Jesús González, el padre Tamar tramitaba quincenalmente un permiso emitido por la Administración Nacional de Puertos (ANP) que los habilitaba a visitar los muelles. Antes de cada visita, ambos consultaban la información sobre qué barcos iban a llegar a Montevideo en una página web sobre tráfico marítimo. Con esta información se ponían en contacto con la agencia marítima correspondiente para solicitar el permiso de abordarlos. Ninguno de los dos tuvo inconvenientes para visitar buques mercantes. Sin embargo, no sucedía lo mismo con los barcos pesqueros.

Anualmente alrededor de 200 barcos pesqueros extranjeros, predominantemente de Corea del Sur, España, China y Taiwán, utilizan el puerto de Montevideo como base y centro de distribución de sus mercancías con destino al exterior. Organizaciones como Green Peace y la propia ITF han señalado a

Montevideo como un “Puerto pirata”, dado que recibe buques acusados de practicar pesca ilegal. Se trata de una denuncia que, la mayoría de las veces, va acompañada por observaciones relacionadas con las condiciones de trabajo a bordo, consideradas denigrantes. Estas denuncias públicas, sin embargo, no han reforzado los controles de la actividad pesquera internacional, pues la misma representa un importante ingreso para el país. Como puerto libre, Montevideo busca -precisamente- ser una plataforma atractiva para aquellas compañías que realizan sus actividades de captura al sur del Atlántico. Por otra parte, los intentos de regulación se vieron acompañados por amenazas empresariales de abandonar esta terminal como centro de operaciones, tal como analizamos en otra ocasión (Lepratti, 2018).

Pero, aun cuando la habilitación para acceder a los barcos pesqueros podía resultar inviable, el hecho de visitar regularmente el puerto daba lugar a otras vías de contacto con sus tripulaciones. En una de las entrevistas, el padre Jesús González relató que meses antes, recorriendo el puerto, fue abordado por un grupo de tres o cuatro trabajadores indonesios para informarle que en el barco pesquero donde trabajaban se encontraba un compañero herido, sin atención médica; y que desde hacía varios meses ninguno de ellos recibía su salario. El sacerdote se presentó ante el capitán de la embarcación, pero éste no le permitió subir a verificar la situación. “Sentí miedo”, recordó durante una de nuestras conversaciones en julio de 2017 el padre Jesús. Sin embargo, eso no lo detuvo y pidió a los trabajadores que le alcanzaran copias de sus contratos para enviarlas al inspector de la ITF en Buenos Aires, jugando en este caso un rol mediador entre los trabajadores y la federación sindical internacional.

En este sentido, aunque tuvieran vedado el acceso a determinados buques, las recorridas de los sacerdotes por el puerto de Montevideo propiciaba contactos y abría puertas que otros participantes de la trama tenían vedado, como es el caso de los inspectores del Ministerio de Trabajo de Uruguay que analizaremos en el Capítulo 4. A pesar del referenciado “laicismo radical” (Geymonat, 2005) de la sociedad uruguaya, los sacerdotes de la Iglesia católica continuaban siendo una presencia ética reconocida por los funcionarios portuarios y de Prefectura (que

habilitaban su ingreso al puerto), las agencias marítimas (que les permitían las visitas a los buques) y los representantes sindicales (que recibían sus denuncias). Más allá de su atuendo informal, era la investidura clerical la que facilitaba las estrategias que Jesús y Tamar ponían en marcha.

Sin embargo, esta misma pertenencia institucional, significaba para los sacerdotes del Apostolado un escaso control sobre el tiempo y el lugar en el que desplegar su misión que, a diferencia de sus estructuras edilicias de los centros Stella Maris, no se establecían en un mismo lugar por décadas. Por el contrario, todos los sacerdotes del Apostolado cambian regularmente de ciudad, país y continente, debiendo repensar a cada vez su estrategia misionera. En una de nuestras conversaciones Tamar me explicó que su permanencia en un destino como Montevideo no dependía estrictamente de su voluntad:

Puede ser que esté más o menos cuatro o cinco años. Puede ser que el año que viene digan “Te necesitamos en otro lugar”. Entonces ahí depende de la necesidad de cada lugar, de cada comunidad o de la región. Siempre estamos disponibles Es por eso que hacemos este voto también de disponibilidad. Pero ¡sí, quiero quedarme por más tiempo! (Tamar Frandry, entrevista, 8/07/2018).

Aun cuando la Carta Apostólica Stella Maris (1997) indica que, “en la medida de lo posible”, los nombramientos para este ministerio deben caracterizarse por la estabilidad, tal voluntad parece limitada por las necesidades de una institución que ha visto decrecer el número de sacerdotes en el continente, al tiempo que aumenta su promedio de edad (Agenzia Fides, 2018)⁴¹. La rotación de responsables del Apostolado en Montevideo, no solo ha implicado períodos de inactividad, sino también la recreación constante de estrategias y contactos para acceder a los puertos y llevar adelante su misión. Una misión que consistía en “llevar la palabra

⁴¹ De acuerdo con datos de la Agenzia Fides (Órgano de Información de las Obras Misionales Pontificias) si bien el número total de sacerdotes ha aumentado alcanzando la cifra de 413.336 en 2018 (+271) con respecto a 2013, señala una disminución considerable en Europa (-2.608), en América (-690) y en Oceanía (-69). Los aumentos se dan en África (+1649) y en Asia (+1989). (<http://www.fides.org/es/stats>)

de Dios”, pero también en comunicar situaciones de vulneración de derechos. Como se describió más arriba, el Apostolado del Mar suele derivar a la ITF las denuncias relativas a situaciones de salarios impagos, malos tratos y necesidad de repatriación. Esta relación cercana entre el Apostolado del Mar y la ITF se muestra a través de la celebración de reuniones, simposios y publicaciones compartidas⁴². Más aun, el Apostolado frecuentemente recibe donaciones de la ITF para el mantenimiento de sus centros Stella Maris. Sin embargo, en los puertos del Atlántico Sur es posible encontrar algunos matices para esta coordinación.

En Buenos Aires, en donde como ya se describió, la acción de la pastoral del mar no logró dar continuidad a las visitas a barcos tripulados por trabajadores extranjeros, la ITF lleva adelante esta tarea en solitario o en compañía de representantes del Estado argentino tal y como se detallará en el siguiente capítulo. En Uruguay, en cambio, el mencionado secularismo del movimiento obrero local ha determinado que los sindicatos y el Apostolado lleven adelante sus tareas de manera paralela, o incluso disputando espacios y recursos.

Hasta el año 2023 ninguno de los sacerdotes a cargo del Apostolado del Mar en la capital uruguaya que entrevisté había sido recibido por los sindicatos locales que agrupan a trabajadores marítimos: el Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA) y la Unión de Trabajadores del Transporte (UTT). Este último, desde abril 2019, era uno de los denominados “Contacto ITF” y formaba parte de la *ITF Latin American Network of Contacts*. Sin embargo, en caso de encontrar irregularidades en las condiciones de trabajo a bordo, los sacerdotes del centro Stella Maris de Montevideo se comunicaban, ya sea con el inspector de ITF en Argentina o con la oficina de la federación en Río de Janeiro, desde donde notificaban a la UTT de la situación observada por los responsables del Apostolado del Mar en el puerto de Montevideo.

⁴² Por ejemplo: el Encuentro de Trabajo Mundial en la Academia Pontificia de Ciencias en la ciudad de Vaticano en agosto de 2022. La comitiva de ITF que viajó a Italia fue encabezada por Stephen Cotton (Presidente) y Pablo Moyano (Vicepresidente para América Latina). <https://mundogremial.com/itf-concluyo-su-encuentro-de-trabajo-mundial-del-transporte-en-ciudad-del-vaticano/>

Estos desencuentros se hicieron notorios en el año 2019, cuando los fondos que la ITF usualmente donaba a través de su fundación *Seafarers' Trust*⁴³ a la Iglesia católica uruguaya, fueron solicitados por la UTT para la construcción de dormitorios en su sede sindical. El objetivo era alojar en ellos a los marinos mientras esperaban la resolución de situaciones de repatriación y/o pago de haberes adeudados. Así, Montevideo cuenta, actualmente, con dos “hogares del marino”, uno “secularizado” que debe finalizar las obras, y otro “religioso” que necesita ser restaurado. Más aún, en 2020 tales fondos fueron utilizados por la UTT para la entrega de canastas de alimentos a trabajadores del mar uruguayos empleados en empresas de transporte fluvial de pasajeros hacia y desde Buenos Aires que, por las limitaciones en los viajes internacionales durante ese año, estuvieron varios meses sin trabajar o fueron despedidos. Es decir, los fondos de la ITF participaron indirectamente en el bienestar de los trabajadores marítimos locales.



Imagen 16: Trabajadores uruguayos afiliados a la UTT junto a las canastas de alimentos donadas por la fundación *Seafarers' Trust* en la construcción destinada al próximo hogar del marino en noviembre 2020.

Fuente: Fotografía facilitada por Francisco del Gaudio

⁴³ Fundada en 1981 con el objetivo de proveer servicios a los trabajadores marítimos <https://www.seafarerstrust.org/>

En síntesis, cuando se trata de asegurar los derechos y el bienestar de trabajadores marítimos, las prácticas del Apostolado del Mar en Buenos Aires y en Montevideo se traman en procesos históricos y relaciones institucionales dispares que incluyen a la Iglesia católica, los sindicatos y el Estado-nación. Mientras que en Buenos Aires el Hogar del Marino pasó a formar parte del sistema de bienestar de trabajadores del mar argentinos, en un vínculo estrecho con instituciones estatales y sindicatos locales; en Montevideo, el Apostolado brinda asistencia a trabajadores extranjeros en espacios y situaciones en las que el Estado local no tiene injerencia, participando así de la gobernanza global del trabajo marítimo.

Las prácticas del Apostolado en ambas ciudades portuarias se refuerzan en las características y habilidades personales de sus respectivos responsables de turno. Más allá de sus obligaciones como funcionarios eclesiásticos, como se ha descrito en este capítulo, cada uno de ellos realizaba su actividad de manera particular, profundamente conectadas a su impronta personal. Así, los servicios y la “humanidad” brindada podía desistir o retirarse, sin que esto significara sanciones hacia los responsables del Apostolado, ni retribuciones para los damnificados. De hecho, no era una obligación legal del párroco a cargo del Hogar del Marino de Buenos Aires visitar buques, ni de la Iglesia católica uruguaya mantener el centro Stella Maris siempre en funcionamiento. No obstante, a lo largo del capítulo hemos repasado las estrategias que con distintos resultados, cada uno de los sacerdotes entrevistados, han ensayado con el objetivo de llevar adelante su misión. Con el mandato de facilitar la “atención pastoral a la gente de mar” (CPPMI, 2007), aseguraban espacios para el descanso de los trabajadores y transmitían a los sindicatos las situaciones de vulneración de derechos laborales que les eran comunicadas en sus recorridas por los puertos y sus visitas a los buques. “El mar es un lugar silencioso”, reflexionó durante una de nuestras conversaciones Tamar Frandry (entrevista, 08/07/2018). Al llevar el mensaje del Apostolado a los marinos los sacerdotes también recogían la voz de estos trabajadores y la trasladaban a los sindicatos, testimoniando el carácter coral de la trama tendiente a asegurar sus derechos y bienestar. Así en su movimiento pendular, la acción del Apostolado del

Mar gravitaba entre la caridad y la protección de derechos que hace a la historia de la institución.

Punto y aparte

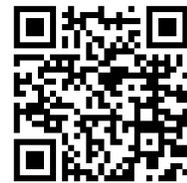
A lo largo del capítulo hemos analizado la participación de los sacerdotes del Apostolado del Mar en Buenos Aires y en Montevideo en lo que hace a la construcción de gobernanza y ciudadanía en el mercado laboral marítimo transnacional. Dicho análisis se enfocó en indicar las ambigüedades y contradicciones que atraviesan sus prácticas, relativas a la tensión entre la caridad y los derechos, lo secular y lo religioso, lo público y lo privado, lo universal y lo local. Tanto las similitudes como las diferencias en las prácticas llevadas adelante por cada uno de los sacerdotes del Apostolado reflejan la diversidad de caminos a través de los que estas tensiones buscaban ser resueltas de acuerdo con sus posibilidades y contextos.

En ambas ciudades portuarias, las prácticas de los misioneros tenían en común su preocupación por las condiciones de vida de los trabajadores, buscaban conectar el ámbito laboral con el familiar, lo conocido con lo desconocido, el pedido de ayuda con el reclamo de derechos. En esta tarea los sacerdotes transitaban la frontera entre la tutela paternal y la solidaridad fraterna como opción mediadora entre el capital y el trabajo. Sin embargo, como representantes la Iglesia, se abstenían de formalizar los reclamos laborales ante las autoridades pertinentes, manteniéndose fuera de los conflictos entre trabajadores y empresarios. Es de este modo que participan de la trama transnacional que exploramos en esta tesis. En sus prácticas evangelizadoras no solo llevaban el mensaje cristiano de la Iglesia, también recogían reclamos de los trabajadores. De igual modo, como anfitriones de los centros Stella Maris ofrecían un espacio y tiempo para el ejercicio de derechos laborales, como el derecho al descanso. La contingencia de las estrategias ensayadas para ello, así como la necesidad de un brazo ejecutor que de curso a las demandas, nos llevan ahora a la acción de los representantes sindicales.

Capítulo 3

La acción sindical (trans)nacional

Que la luna llena brille
que acabe la cuenta llena
que empiece el cuarto menguante
y que mengüe por las buenas
O por las malas sinó
O por las peores también



Cielito del '69, Mario Benedetti

En memoria de Walter Marín

Acto II

Quince días después de la declaración de la pandemia por la Organización Mundial de la Salud (OMS), el crucero Greg Mortimer solicitaba al gobierno de Uruguay poder fondearse en sus costas debido a que varias de las personas a bordo presentaban síntomas del virus. El navío, con bandera de Bahamas, pertenecía a una compañía australiana con oficinas en Miami. En su *tour* hacia la Antártida y las Islas Georgias del Sur, transportaba a 130 pasajeros provenientes Australia, Nueva Zelanda, Estados Unidos y Europa. Su tripulación estaba compuesta por 86 miembros de 21 nacionalidades diferentes. El 5 de abril de 2020 los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Salud de Uruguay coordinaron una visita sanitaria en la que se determinó que 81 personas eran positivas para Covid 19 y seis de ellas fueron derivadas a centros hospitalarios en

Montevideo. Una semana más tarde se dispuso un "corredor humanitario" para que los pasajeros pudieran pasar por suelo uruguayo y regresar a sus países de origen en charters contratados por la compañía. Sin embargo, los miembros de la tripulación permanecían en el crucero. El plan de la empresa era dirigir al buque con la tripulación a bordo hasta su dique seco en Islas Canarias. Tras la muerte de uno de los tripulantes en Montevideo, el secretario general de la Unión de Trabajadores del Transporte (UTT) y contacto de ITF, ofreció a la tripulación la ayuda del sindicato. En respuesta a la presión de la UTT, el 11 de mayo el gobierno uruguayo permitió el descenso a los 83 tripulantes aún en el crucero, para luego ser repatriados entre los meses de mayo y junio de ese año. La repatriación de los tripulantes implicó el trabajo conjunto del gobierno de Uruguay y los consulados de Austria, Bulgaria, Chile, China, Colombia, Croacia, Alemania, Guatemala, Honduras, India, Indonesia, Isla de Mauricio, Montenegro, Nicaragua, Filipinas, Polonia, República de Zambia, Perú, Rumania, Suecia y Ucrania (El Observador 14/04/2020, 17/04/2020, 04/05/2020).

La dramática situación vivida por pasajeros y trabajadores del Greg Mortimer en 2020 encontró una gran repercusión mediática en Uruguay. Además de un gran número de notas periodísticas, Mariana Zabala (2021) escribió el libro "Greg Mortimer. Bitácora de un rescate" y Federico Lemos realizó el documental "Greg Mortimer, en busca de una tierra solidaria" (2021), que subrayó el carácter solidario de la población y de las autoridades del país. Más allá de sus particularidades, el caso expuso localmente una problemática que se repetiría en diferentes partes del mundo como consecuencia del cierre de fronteras para hacer frente a la pandemia de Covid-19.

Las y los trabajadores de cruceros, del transporte marítimo y de la pesca industrial, normalmente trabajan y viven a bordo de un buque por períodos que van desde un par de meses a un par de años. Durante gran parte del 2020 las

limitaciones a los desplazamientos internacionales de las personas restringieron el acceso a tierra de quienes se encontraban en altamar y, por ende, su posibilidad de retornar a sus hogares, incluso después de haber finalizado sus contratos. Según datos de la ITF, en el mes de julio de ese año 300.000 marinos se hallaban "atrapados" en sus lugares de trabajo (ITF, 2020). Como contracara, quienes esperaban en tierra el recambio de tripulaciones no podían iniciar sus nuevos contratos laborales. En este contexto, bajo el lema *Enough is Enough*, la Sección de la Gente de Mar de la ITF llamó a la huelga a aquellos tripulantes que, teniendo vencidos sus contratos, continuaban a bordo. Además, desde su rol como representante de los trabajadores marítimos en la OIT, presionó para que la organización los declarara "trabajadores esenciales" y exhortara a los gobiernos a introducir procesos que les permitieran viajar⁴⁴.

Como vimos en el Capítulo 1, el derecho a la repatriación fue consagrado al inicio del siglo XX en los primeros convenios de la OIT. Es decir, era un derecho demandado, negociado e institucionalizado a partir de relaciones, condiciones y riesgos laborales específicos. El estatus de trabajador como condición para la exigibilidad y goce de derechos, fue especialmente analizado durante las décadas de 1950 y 1960, en el marco de consolidación de los Estados de bienestar europeos, dando lugar al desarrollo de conceptos como el de "ciudadanía social" (Marshall, 1949) y "ciudadanía industrial" (Arthurs, 1967). No obstante, durante las últimas cuatro décadas, los estudios en torno a la ciudadanía han abordado exiguamente las luchas por los derechos laborales y las prácticas de las organizaciones de trabajadores. Por su parte, los estudios en torno al mundo del trabajo, rara vez utilizan el término "ciudadanía" para referirse a los procesos de demanda y ejercicio de derechos (Zhang y Lillie, 2014).

Existen varias razones para este limitado diálogo. Una de ellas representa, precisamente, una línea divisoria que este capítulo busca sortear. Mientras que desde el punto de vista analítico las categorías de "ciudadanía industrial" o

⁴⁴ El 9 de julio de 2020 los trabajadores del mar fueron declarados trabajadores esenciales por la OIT (OIT, 2020).

“ciudadanía social”, se encuentran estrechamente vinculadas a la acción colectiva y la negociación entre sindicatos y empresas en el marco institucional del Estado, los debates recientes en torno a la “ciudadanía” abordan, fundamentalmente, las cambiantes relaciones entre los individuos y los Estados a partir de la codificación de los derechos humanos a nivel mundial en contextos transfronterizos (Benhabib, 2004; Soysal, 2012).

Sin embargo, cuando nos detenemos en el análisis del rol de los representantes sindicales en la trama que aborda esta tesis, dicha contraposición parece desdibujarse. En primer lugar, porque para la mayoría de las personas-que-viven-del-trabajo (Antunes 2001), su actividad laboral – o la ausencia de una - es determinante para el acceso a prerrogativas de la ciudadanía, ya sea en su Estados-nación de origen, de residencia o de tránsito. En este contexto, ¿sería acertado continuar pensando las prácticas ciudadanas transfronterizas como radicalmente diferentes de las demandas y estrategias colectivas asociadas a la ciudadanía social? En el campo de los estudios transnacionales, la participación de las organizaciones sindicales ha sido escasamente analizada (Levitt et al, 2023). En este sentido, examinar sus prácticas en un mercado laboral como el marítimo representa un sendero por donde contribuir a esta exploración. Con ese objetivo este capítulo analiza las tareas de representantes de la ITF y de los sindicatos nacionales, tendientes a asegurar los derechos y el bienestar de los trabajadores marítimos de diversos orígenes nacionales en Buenos Aires y Montevideo.



Imágenes 17 y 18: Imágenes de la campaña *Enough is Enough*.

Fuente: Redes sociales y web de ITF Julio 2020

La International Transport Worker's Federation en el Río de la Plata

Al momento del trabajo de campo la ITF estaba integrada por unos 700 sindicatos de 150 países, entre los que se encontraban los gremios del transporte agrupados en la Confederación General del Trabajo de la República Argentina (CGT) y la Unión de Trabajadores del Transporte de Uruguay (UTT), sindicato que agrupaba principalmente a trabajadores de las empresas de *ferrys* que cruzan el Río de la Plata.

Como describimos en el Capítulo 1, desde 1948 la ITF lleva adelante una campaña contra las Banderas de Conveniencia (BDC) que, en las últimas décadas, negocia acuerdos con las cámaras internacionales de armadores mercantes, a fin de regular determinadas condiciones de trabajo y salarios que rigen por igual para todos los trabajadores, sin importar el pabellón del buque. De acuerdo con la ITF, hasta el año 2020 esta campaña había conseguido implantar estos convenios a bordo de 12.818 buques con BDC (ITF, 2021)⁴⁵. Paralelamente, la federación desarrolló una red de inspectores responsables de supervisar su cumplimiento y negociar nuevos contratos en los puertos de su área de influencia (Lillie, 2006)⁴⁶. En 2019, la ITF contaba con 140 inspectores e inspectoras en 101 puertos de 50 países que respondían a su oficina central con sede en Londres, enlazando así escalas globales y locales de acción sindical (ITF, 2019).

Aunque a lo largo de los años la federación fue uniformizando el perfil y el rol de sus agentes, capacitándoles regularmente y sistematizando sus procedimientos, cada puerto presenta realidades legales, políticas y sindicales específicas. En este sentido, el análisis multisituado propuesto por esta tesis permitió el abordaje de una acción sindical transnacional como la Campaña contra las BDC en dos localizaciones diferentes. Si bien tanto en Argentina como en Uruguay, las

⁴⁵ Existen diversos tipos de acuerdos negociados por la ITF con las cámaras empresariales del transporte marítimo. Entre ellos se encuentran los denominados: TCC (Total CrewCost -Acuerdo sobre el costo total de la tripulación) y el IBF (International Bargaining Forum-Acuerdo del Foro Internacional de Negociación). Más información: <https://www.itfseafarers.org/es/your-rights/acuerdos-de-la-itf-0>

⁴⁶ Los primeros en exigir la firma de dichos contratos fueron los sindicatos en Australia, Finlandia, Israel, Suecia y el Reino Unido realizando boicots contra buques con BDC

organizaciones del movimiento obrero han sido actores igualmente relevantes en la lucha por el reconocimiento y el ejercicio de derechos, los entramados históricos locales determinaron desarrollos específicos para la acción de la ITF en cada uno de estos países.

Desde que la ITF instaló su primera oficina en Sudamérica en 1961⁴⁷, su declarada posición anticomunista y pro católica delimitó sus membresías y sus redes en el continente (Lewis, 2003). Así, mientras que la CGT de Argentina - y los sindicatos del transporte que la integran - se incorporaron tempranamente a la ITF y, desde entonces, han jugado un rol preponderante dentro de su estructura regional⁴⁸; en Uruguay sólo se les había unido para el año 2002 la Unión de Trabajadores del Transporte. Pata el resto de los sindicatos del transporte de Uruguay, agrupados en el Plenario Intersindical de Trabajadores - Central Nacional del Trabajo (PIT-CNT), fundado por militantes y simpatizantes del Partido Comunista, ser parte de la ITF no ha sido considerado como una opción. Este hecho determinó una primera diferencia significativa en la acción de la ITF en los puertos de Buenos Aires y Montevideo, referida a la posibilidad de acompañamiento por parte de las centrales sindicales nacionales a sus políticas y métodos⁴⁹, tal como se describirá más adelante.

Otra diferencia relevante para la puesta en práctica de la campaña contra las BDC, estaba vinculada a la especialización portuaria. Debido a que los acuerdos se desarrollaron fundamentalmente con empresas del transporte marítimo, la designación o no de un inspector estaba determinada por el número de buques contenedores con BDC que utilizaba cada puerto. Como ya se mencionó, durante las últimas décadas el puerto de Buenos Aires oficia como una terminal para

⁴⁷ Ese mismo año la ITF logró la afiliación de 18 sindicatos de la región sudamericana (Lewis, 2003). Entre ellos la del Sindicato Argentino de Conductores de Trenes La Fraternidad.

⁴⁸ Pablo Moyano, dirigente del Sindicato de Choferes de Camiones de Argentina era al momento de la investigación vicepresidente de la Secretaría de ITF para América Latina y el Caribe, mientras que Julio Sosa, dirigente del sindicato de conductores de trenes La Fraternidad, también formaba parte del Comité Ejecutivo de la federación para la región.

⁴⁹ Las mismas suelen ser decididas en Londres por su dirigencia, sin ser debatidas entre los sindicatos afiliados (Lillie, 2006).

cruceros, buques tanque y contenedores, mientras que el puerto de Montevideo se ha consolidado como plataforma para barcos factoría o congeladores de empresas pesqueras de Asia y Europa que realizan sus actividades de captura en aguas internacionales cercanas a la Antártida. En consecuencia, dada la relevancia de la participación sindical argentina en la estructura regional de la federación y la especialización del puerto de Montevideo en un sector de menor importancia para la Campaña contra las BDC, existe una diferencia de casi veinticinco años entre la designación del primer inspector de ITF en Buenos Aires y el nombramiento de la UTT como “Contacto ITF”.

Fue en 1995 que la ITF nombró a Rodolfo Vidal como su primer inspector en Argentina para el puerto de Buenos Aires.⁵⁰ Más adelante, en 2003, debido al gran movimiento de buques graneleros con BDC que utilizaban los puertos de Rosario, se instaló una segunda inspección en esa ciudad a cargo de Roberto Alarcón⁵¹. Sin embargo, desde 2019, tras la jubilación del primero de ellos, Alarcón pasó a ser el único inspector para la campaña contra las BDC en Argentina.

Tanto Rodolfo Vidal como Roberto Alarcón se habían desempeñado previamente como delegados sindicales del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante y manejaban un inglés fluido. La experiencia en la negociación con empresas y el conocimiento de la lengua sajona, resultan requisitos casi excluyentes para la selección de inspectores de ITF. Como se desprende de la distancia entre la fecha de su nombramiento hasta la actualidad, es un rol que los asignados suelen desempeñar por largos años, a diferencia de lo que observamos para los sacerdotes del Apostolado del Mar en el capítulo anterior. En este sentido, la experiencia previa requerida, sumada a la ganada durante el ejercicio del cargo de inspector de ITF, determinaba un profundo conocimiento del contexto local que

⁵⁰ La zona cubierta por la oficina de ITF en Buenos comprendía los puertos comerciales entre Zárate y la Plata, incluyendo el Puerto de Montevideo.

⁵¹ La zona comprendida abarca desde el Puerto de Santa Fe hasta Ramallo. De acuerdo, con Alarcón, por esta zona pasan entre 2500 y 3000 buques al año de los cuales el 95% trabajan bajo el régimen de BDC.

facilitaba sus estrategias de inspección y negociación. Roberto lo ejemplificaba como sigue:

Yo tengo muy buena relación con Prefectura, excelente te diría...fomentada a lo largo de los años... Desde el 95...Yo tengo personas que las conocí de Sub-prefecto y ahora son directores de zona. Entonces vos levantás el teléfono y decís "Mirá, tengo este problema..." y en dos minutos mandan a alguien (Roberto, entrevista 01/10/2022).

En este sentido, ingresar a los puertos y a los buques para realizar las inspecciones no representaba un problema a sortear. Como inspectores de la ITF realizaban dos tipos de tareas: inspecciones de rutina, que debían alcanzar un cupo mínimo de cien por año, y otras en respuesta a las denuncias hechas por marinos o por terceros (oficiales de prefectura, trabajadores portuarios) desde cualquier puerto del país, se tratara o no de trabajadores afiliados a la ITF, referida a cualquier tipo de nave (mercante, pesquera, de pasajeros).

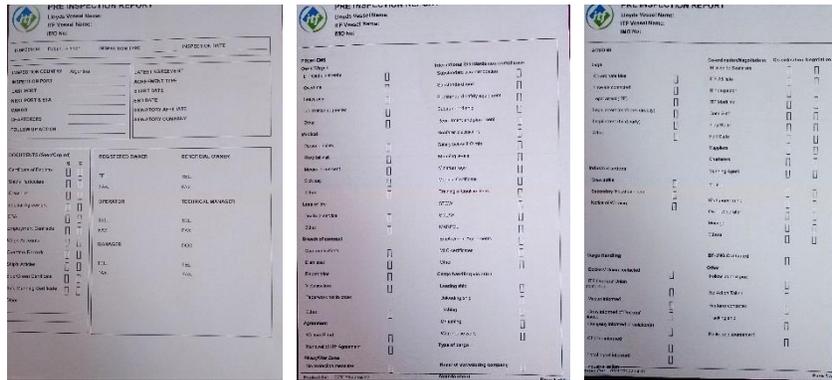
Como en el resto del mundo, las situaciones por las que los marinos solicitaban la intervención de los inspectores de ITF en los puertos del Atlántico Sur, están relacionadas con demoras en el pago de varios meses de los salarios, la necesidad de atención hospitalaria, también ante el hecho de haber sido abandonados en el puerto o haber sufrido maltratos físicos por parte de sus oficiales⁵². Los marinos podían contactar a la ITF a través de la página web de la federación⁵³, traducida en ocho idiomas (inglés, alemán, español, francés, portugués, ruso, japonés y árabe). Allí encontraban un listado con los inspectores y sindicatos más cercanos a los que podían contactar a través de un mensaje telefónico o de WhatsApp. A partir de 2021, también era posible descargar de manera gratuita la aplicación para celulares "ITF Seafarers", a través de la que accedían directamente al listado contactos.

Para las "inspecciones de rutina", los representantes sindicales, seleccionaban buques con BDC que ya contaban con acuerdos con la ITF, pero que habían sido observados en otro momento y en otros puertos por incumplimiento según consta

⁵² Estas últimas situaciones eran especialmente denunciadas en los buques pesqueros con BDC.

⁵³ www.itf.global

en una base de datos permanentemente actualizada por la red de inspectores a la que solo ellos tenían acceso. Estas inspecciones solían durar un par de horas durante las cuales se revisaban los contratos y las condiciones de higiene y seguridad del lugar de trabajo.



Imágenes 19-20 y 21: Páginas del formulario de inspección de ITF

Fuente: Formulario facilitado por Roberto Alarcón.

En caso de constatar irregularidades el inspector buscaba, en primera instancia, dialogar directamente con los armadores o la agencia marítima para su resolución. Esta negociación debía hacerse rápidamente, considerando el corto tiempo de estadía de los buques en los puertos. Si se presentaban dificultades para llegar a un acuerdo los inspectores solicitaban el apoyo de otros sindicatos nacionales afiliados a la ITF - sobre todo portuarios y del transporte por carretera - para presionar a los empleadores con la amenaza de una paralización de la nave⁵⁴. Por otra parte, si lo consideraba necesario, el inspector de ITF también podía solicitar la intervención del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación (MTEySS). Relatando una tensa negociación que había tenido pocos días antes de uno de nuestros encuentros, Roberto recordó:

Entonces le dije, "Te voy a mandar inspección por el MLC", que por lo general va acompañado de prefectura siempre y es un incordio... ¿Me explico?

⁵⁴ En febrero 2014 el buque de bandera Filipinas "Luminous Ace" fue demorado en el Puerto de La Plata durante cuatro días por trabajadores del SOMU con el objetivo de que sus trabajadores firmaran el primer Convenio Colectivo de Trabajo denominado "ITF Argentinean TCC".

Porque que te caiga alguien de afuera, que te mire todo...es una molestia. (Roberto, entrevista 01/10/2022).

Como ya hemos mencionado, el Estado argentino al suscribir los convenios sobre el Trabajo Marítimo (CTM-2006) y Pesquero (C188) de la OIT, tenía jurisdicción para inspeccionar su cumplimiento en los buques de bandera extranjera que arribaban a los puertos argentinos. Si bien los Estados son los responsables de supervisar el cumplimiento de los mencionados convenios, el trabajo de campo evidenció que, en la práctica, los inspectores del MTEySS eran notificados de las infracciones por sus homólogos de la ITF. Además de representar un elemento de presión frente a las empresas, la notificación a funcionarios estatales significaba para los inspectores de la ITF la posibilidad de extender el plazo para la resolución del conflicto, ya que los inspectores de los Estados ratificantes tenían la potestad de inmovilizar la nave bajo escrutinio.

En una actividad cada vez más concentrada, en la cual es preciso transportar un volumen de mercancías cada vez mayor a un costo cada vez menor, el cumplimiento de cronogramas *just in time* es una cuestión determinante. Consideremos, sino, las consecuencias en los costos y en el abastecimiento de una gran variedad de productos suscitadas por la obstrucción del Canal de Suez a principios del año 2021⁵⁵. Los trabajadores del transporte marítimo son responsables del traslado del 90% del comercio internacional, y sus organizaciones sindicales son conscientes de las disrupciones que puede provocar la interrupción de sus tareas. Por esta razón, al mismo tiempo que han sufrido directamente las consecuencias de este proceso en las estrategias por reducir los costos del trabajo, han reconocido allí una oportunidad para la acción sindical y la demanda de derechos y mejores condiciones laborales (Lillie, 2006; Sampson y Wu, 2003). En este contexto, cualquier amenaza de retrasos a la circulación de los buques era

⁵⁵ Diferentes analistas privados calcularon que las pérdidas diarias por la retención de mercancías ocasionada por la obstrucción del canal que une a Asia y Europa fueron de entre 6.000 millones de dólares y 10.000 millones de dólares. Fuente: France 24. 30/03/2021
<https://www.france24.com/es/programas/econom%C3%ADa/20210330-economia-canal-suez-perdidas-dinero-bloqueo>

utilizada como herramienta de negociación-intimidación por los representantes de la ITF. A continuación veamos cómo la ejercían.



Imágenes 22 y 23: Firma del Convenio Colectivo "ITF Argentinian TCC". En la imagen de la izquierda el Inspector de ITF en Argentina Roberto Alarcón junto al capitán de la nave de bandera filipina "Luminous Ace" durante la firma Convenio el 28 de febrero de 2014 en la Terminal Portuaria de Zárate, luego de cuatro días de demora del buque por parte de trabajadores del SOMU. La segunda fotografía registra la firma del convenio por parte de un grupo de los 22 tripulantes.

Fuente: fotografías facilitadas por Roberto Alarcón.

Artes de negociación

En la historia del movimiento obrero, la huelga ha representado el principal medio de expresión del poder de los trabajadores, al tiempo que ha implicado el reconocimiento de su posición dentro del proceso productivo capitalista (Jelin 2020; Ventrisci y Dobrusin 2018). De acuerdo con los historiadores Linebaugh y Rediker (2005) el propio término –*strike* (huelga)- se originó en 1768 con la decisión colectiva de los marineros londinenses de amainar las velas de sus barcos, "deteniendo de esta forma el flujo de comercio y la acumulación del capital" (Linebaugh y Rediker, 2005:146).

En muchas ocasiones, la interrupción del transporte por parte de los trabajadores puede provocar un contraataque por parte de las empresas (Lillie, 2006), especialmente, en el trabajo marítimo, donde los trabajadores realizan sus tareas confinados durante varios meses en altamar, lejos del alcance de cualquier institución que supervise y garantice sus derechos. Por este motivo, la posibilidad

de declarar una huelga se utiliza más como herramienta de intimidación que como realidad efectiva. Como lo describió Roberto en una entrevista “es mucho *bluff*⁵⁶”:

Quando vos ves que usando todo no podés, podés llamar a alguien que tiene los remolcadores y decir que le van a armar piquete. ¡Mentira! Pero el tipo de la agencia no sabe...y yo tengo el teléfono del SOMU. Entonces llamo al SOMU y le digo "Mira, necesito que llames por teléfono a tal tipo, diciéndole que yo te llamé y que ustedes están preocupados...Sin decir que le vas a parar el barco ni mucho menos..." Son realidades en las cuales hay que tener mucho cuidado (Roberto, entrevista 01/10/2022).

Los perjuicios que las acciones sindicales podían desencadenar respecto de la seguridad de los trabajadores representaban, en este caso, una frontera que los inspectores se cuidaban de cruzar. Del mismo modo, de acuerdo con los representantes sindicales entrevistados, algunos trabajadores del mar preferían no ser asistidos por la ITF por temor a ser incluidos en listas negras, que les retengan sus documentos o, en algunos casos, los amenacen y maltraten físicamente estando a bordo, una vez lejos del puerto. Por estos motivos, muchas batallas quedaban sin pelear. Cuando le pregunté a Roberto qué hacían para prevenir represalias por parte de los empleadores fue bastante contundente en su respuesta:

Si yo no sé qué voy a ganar, no me meto. Yo solo me meto si sé que voy a ganar. Y, por las dudas, también ahí les digo "Muchachos, cualquier cosa ustedes dicen que yo los amenacé, que fue todo idea mía" (Roberto, entrevista 01/10/2022).

La concepción liberal clásica de los derechos humanos tiende a desdibujar las profundas contiendas y luchas implicadas en la conquista y el reclamo de derechos (Balibar, 2013; Jelin, 2011; Yufra y Courtis, 2021). Sin embargo, las tensiones, los temores y las demostraciones de fuerza descritos como parte de los procesos de

⁵⁶Término procedente del inglés, recogido en el Diccionario de RAE con los significados de: a) montaje propagandístico destinado a crear un prestigio que posteriormente se revela falso, b) persona o cosa revestida de un prestigio falto de fundamento y c) fanfarronada, acción intimidatoria hecha por quien no cuenta con los medios para cumplir su amenaza.

monitoreo y negociación llevados adelante por los inspectores de la ITF, evidencian el carácter conflictivo y relacional de la ciudadanía.

Los derechos laborales forman parte insoslayable de una de las relaciones estructurales del sistema capitalista (capital-trabajo). En esta relación asimétrica, el movimiento obrero se ha organizado colectivamente para ser reconocido como un interlocutor legítimo frente a los empleadores para la demanda de mejores condiciones de trabajo (Battistini, 2018). Pero en tanto conquistas, los derechos laborales se encuentran en una continua dialéctica de fuerza y contrafuerza en la que ambas partes evalúan sus estrategias (Carbonella y Kasmir 2014). En este sentido, realizar o no un reclamo resulta de un cálculo sobre las posibles represalias y alianzas frente al conflicto. Por un lado, esto limita los reclamos y demandas, pero por el otro reconoce el poder de decisión implícito de los trabajadores al momento de confirmarle al inspector su determinación de iniciar acciones al respecto.

El carácter discrecional de los derechos laborales se ve todavía más agudizado en una economía integrada a nivel mundial en la que conviven diversas tradiciones respecto de las relaciones laborales. En este sentido, con la Declaración de los Derechos Fundamentales en el Trabajo (OIT, 1998), la OIT buscó conferir a este conjunto de derechos un carácter universal otorgándole el mismo grado de protección, vigilancia y mecanismos de cumplimiento del que gozan los ordenamientos jurídicos de derechos humanos (Mavropoulou, 2017). Sin embargo, la Declaración Universal de los Derechos Humanos no es legalmente vinculante y aún la legislación mejor diseñada de poco serviría sin un aparato de monitoreo que exija su cumplimiento o que haga creíbles las amenazas y las consecuencias derivadas de su infracción (Bensusán, 2009). La existencia de una organización sindical como la desarrollada por la ITF, así como por el sindicalismo argentino a lo largo de su centenaria historia, son fundamentales a la hora de presionar por el respeto de estos derechos en los puertos locales.

Considerando la relevancia del contexto para la evaluación de posibilidades a la hora de iniciar un reclamo, detengámonos ahora en analizar las condiciones para la observación y negociación de derechos laborales de trabajadores de diversos

orígenes nacionales por parte de la organización sindical representante de la ITF en Montevideo: la Unión de Trabajadores del Transporte de Uruguay.

Entre las tareas asignadas a la UTT en Uruguay no se encontraba la realización de inspecciones de rutina. Sin embargo, desde 2010 su secretario general Francisco del Gaudio y su vice-secretario Adán Suárez, visitaban el puerto para contactar a trabajadores de buques con BDC que arribaban a Montevideo como parte de lo que consideraban una “gimnasia semanal” (Francisco Del Gaudio, entrevista 28/10/2020). Del mismo modo que los inspectores de ITF en Argentina, en caso de ser notificados de un pedido de ayuda, los representantes de la UTT negociaban directamente con las empresas la resolución de los conflictos. En cambio, la amenaza de detener un buque resultaba difícil de sostener. En primer lugar, porque como ya hemos señalado, el Estado uruguayo no ratificó los convenios sobre el trabajo marítimo y pesquero de la OIT y, por lo tanto, su intervención no podía ser solicitada por los representantes de ITF. En segundo lugar, porque la UTT no forma parte de la central de trabajadores de Uruguay, por ser considerado un “sindicato amarillo”⁵⁷, o como lo definió Sergio Colo, dirigente del SUNTMA:

Un seudo sindicato que es manejado por intereses empresariales y de determinados personajes que nada tienen que ver con el auténtico sindicalismo que defiende los intereses de los trabajadores. No hay asambleas, se manejan con lo que dicen dos o tres. (Sergio Colo, entrevista, 11/12/2020).

Sin embargo, como organización afiliada a la ITF, la UTT contaba con el respaldo de otros sindicatos de la región y el de una federación sindical reconocida como una de las más efectivas a nivel mundial (Lillie, 2006). Por esto y por la repercusión mediática alcanzada por algunos casos como el del crucero Greg Mortimer, la UTT expandió sus fronteras, llegando a tener injerencia en jurisdicciones impensadas para sus representantes. Como ejemplo de esto último, Francisco Gaudio recordaba

⁵⁷ Un sindicato "amarillo" es una organización creada o controlada por los empleadores.

el caso de un marino español que se encontraba a bordo de un pesquero en el océano Índico. Este marino le hizo llegar un mensaje que decía:

“Preciso su ayuda. Estoy en la Isla Mauricio”. Yo le pedí el teléfono del capitán y lo llamé. Él me gritaba, yo le gritaba...El tipo escuchó tantas veces “ITF” que lo desembarcó y con suerte salió en un vuelo a París (Francisco, entrevista 29/10/2021).

El día en que Francisco me comentó de este caso, el trabajador en cuestión le había escrito para contarle que se encontraba navegando las costas de Chile.

En síntesis, aunque el uso de medidas de fuerza era poco frecuente, tanto en el extremo sur del Atlántico como en otras partes del mundo, empresas y trabajadores reconocían el peso sindical de la ITF para paralizar o, al menos, demorar los procesos de distribución de mercaderías. Sin embargo, de acuerdo con el carácter relacional inherente a cualquier negociación, las partes concurrentes deben participar de instancias en común y, aunque la ITF agrupa también a sindicatos pesqueros, su cuerpo de inspectores se ocupa, principalmente, de los problemas que se presentan a los trabajadores de la marina mercante. Es decir, de una rama del trabajo marítimo con una larga tradición en la concertación de acuerdos con cámaras empresariales transnacionales. Como expresó el ex inspector de ITF para Buenos Aires, Rodolfo Vidal:

Si no tenés una estructura que te banque esas negociaciones, o empresarios que reconozcan que eso es parte del juego, no es posible dialogar (Rodolfo Vidal, entrevista 06/11/2020).

De acuerdo con los propios representantes de ITF, así como con los sacerdotes y los funcionarios estatales entrevistados, las situaciones más extremas de vulneración de derechos en el mar se encontraban entre los trabajadores de la pesca industrial, en donde “he llegado a ver marcas de grilletes” (Rodolfo Vidal, entrevista 04/08/2020). En este sentido, como plataforma de buques factoría extranjeros que operan en aguas internacionales del Atlántico Sur, el puerto de Montevideo se presenta como un escenario crítico para el análisis de las prácticas

de los representantes sindicales en torno a las estrategias facilitadas para el reclamo de derechos por parte de trabajadores de diversos orígenes nacionales.

De acuerdo con Lillie (2005), la acción de la red de inspectores de la ITF ha opacado otras estrategias sindicales para la asistencia a trabajadores del mar extranjeros. No obstante, como ya se ha señalado, en Montevideo la acción de la UTT como “Contacto ITF” coexistía con las que llevaba adelante el SUNTMA. Más aún, debido a su mutua antipatía, ambos sindicatos llevaban adelante acciones en paralelo, sin ningún tipo de colaboración entre ellos. Durante las entrevistas pude captar las acusaciones cruzadas respecto de cuál era el “auténtico” sindicalismo y las estrategias más efectivas para defender en Montevideo los intereses de los trabajadores del mar extranjeros. Vale detenerse en estas desavenencias pues hace a la comprensión de la trama que nos proponemos analizar para el Atlántico Sur.

Sindicatos nacionales ante conflictos transnacionales

Entre las estrategias desarrolladas por el SUNTMA también primaba la negociación con las agencias marítimas o con los armadores. Sin embargo, la declaración de una huelga no era una acción utilizada directamente por sus representantes a la hora de canalizar los reclamos de los trabajadores del mar extranjeros que solicitaban la ayuda del sindicato. En este caso, el reconocimiento social del movimiento sindical local y su histórica relación con el Estado facilitaba espacios para presionar a las empresas a través de la exposición de los casos en los medios de comunicación, en reuniones con representantes del gobierno, parlamentarios y partidos políticos. Resulta difícil discernir, incluso, si algunas de las resoluciones de los conflictos eran resultado de la acción sindical o de la estatal. No obstante, la intervención de las instituciones estatales tenía lugar una vez que eran interpeladas por los delegados sindicales y eran los abogados del SUNTMA quienes asesoraban y acompañaban a los trabajadores extranjeros en sus periplos por los juzgados laborales uruguayos.

Si bien el Estado uruguayo no había ratificado los Convenios de la OIT sobre el Trabajo marítimo (CTM-2006) y pesquero (C188/2007), los representantes sindicales hacían uso de espacios institucionales nacionales para la aplicación de otras normas internacionales e, incluso, la promoción de nuevas leyes a nivel local. Así, los trabajadores extranjeros podían iniciar sus reclamos laborales en Montevideo, aunque tuvieran contratos con compañías también extranjeras y llevaran adelante sus tareas en aguas internacionales.

Además de estrategias como la contratación de tripulaciones internacionales y el uso de BDC, otro camino utilizado por las empresas para evadir responsabilidades respecto de los órdenes jurídicos nacionales, incluía la firma de los contratos laborales a bordo de la nave en aguas internacionales. A pesar de ello, los abogados sindicales apelaban al “Principio de realidad”⁵⁸ y, si el trabajador había sido contratado a través de una agencia marítima local o se había sumado a la tripulación en el puerto de Montevideo, su caso podía ser presentado ante juzgados locales (Lepratti, 2018).

Los representantes del SUNTMA también recurrían a normas internacionales ratificadas por el Estado uruguayo en materia de derechos humanos como la propia Declaración Universal de la Naciones Unidas o la ya mencionada Declaración de Derechos Fundamentales del Trabajo. Estos derechos “universales” o “fundamentales” incluían el reclamo de compensaciones por accidentes o lesiones laborales, por segregación racial o esclavitud, en cualquier territorio donde se encontrasen los damnificados. Aunque la decisión de si se trataba o no de una vulneración a derechos inalienables de la condición humana o de divergencias en torno a un contrato laboral dependía del dictamen judicial, el camino recorrido por los trabajadores del mar extranjeros desde la denuncia en el puerto hasta el reclamo formal en el Ministerio de Trabajo, era acompañado por miembros de la organización sindical.

⁵⁸ Según este Principio del derecho, en caso de divergencia entre lo que ocurre en la realidad y lo que se ha plasmado en los contratos, prima lo primero.

Aún más, las interacciones entre los delegados del SUNTMA, los representantes del Estado y las cámaras empresariales locales, dieron lugar al desarrollo de normas nacionales para garantizar el cumplimiento de responsabilidades de empresas navieras extranjeras respecto de sus trabajadores, también extranjeros. Entre los años 2000 y 2010, la recurrencia de juicios iniciados por trabajadores del mar peruanos que habían sido contratados en Montevideo por empresas pesqueras españolas determinó la detención de un número significativo de buques pesqueros durante los procesos judiciales. Fue una medida de los magistrados para prevenir el riesgo de fuga (Lepratti, 2018). Entre 2009 y 2010, estos hechos dieron inicio a reuniones entre representantes de las agencias marítimas, de empresas armadoras españolas, con miembros del Parlamento y del Poder Judicial, con el objetivo de limitar las detenciones. En respuesta a estas reuniones, representantes del SUNMTA iniciaron gestiones ante parlamentarios locales para la aprobación de una ley que regulara el depósito de una garantía por parte de los buques extranjeros que operaban en el puerto de Montevideo. Esto permitiría que, en caso de encontrarse implicadas en un juicio laboral, las naves estuvieran habilitadas a navegar mientras se desarrollaba el proceso sin temor a que el buque no cumpliera con sus obligaciones en caso de que la justicia se expidiera a favor del trabajador demandante (Lepratti, 2018). Desde 2011, entonces, Uruguay cuenta con una Ley de Embargo o Arresto de Buques de Bandera Nacional o Extranjera (Ley 18.803). Al respecto, el dirigente del SUNTMA Sergio Colo, recordó: “Con los gallegos nos salió muy bien. Presionamos en comisiones del Parlamento, medios de prensa” (Sergio Colo, entrevista 22/07/2021).

Pese a este logro es sabido que la resolución de conflictos laborales transnacionales a través de instituciones nacionales, requiere de varios meses de conversaciones y reuniones. En su transcurso, los marinos no cobran sus salarios y deben permanecer en el país. Los tiempos implicados en estas negociaciones resulta uno de los puntos de desavenencia entre los representantes del SUNTMA y los de la UTT. Un hecho ocurrido en Montevideo en el año 2014, mencionado

durante las entrevistas por los representantes de ambos sindicatos, sirve para ilustrarlo.

En mayo de 2014, 28 trabajadores (24 de Nueva Guinea y cuatro de Ghana) denunciaron ser víctimas de maltrato y explotación en el pesquero donde habían trabajado por siete meses (Mendy y Uriarte, 12/10/2014). Concretamente, acusaron a sus oficiales chinos de golpearlos, negarles el agua potable y de alimentarlos solo con arroz todo el tiempo que estuvieron en el mar. “Con ellos estuve tres meses para arriba y para abajo” recordó Sergio Colo. Durante ese tiempo en que los dirigentes del SUNTMA acudieron a los medios de comunicación y solicitando la colaboración de distintas organizaciones sociales y políticas locales, los trabajadores “Iban al sindicato a comer y se les consiguió con Mundo Afro un poco de ayuda para el alojamiento” (Sergio Colo, entrevista, 21/05/2021).



Imagen 24: Tripulantes de Nueva Guinea y Ghana manifestándose en Plaza Libertad. Montevideo, 30 de mayo de 2014.

Fuente: Fotografía facilitada por Carlos Vega, dirigente del SUNTMA.

Tras largas y tensas reuniones los trabajadores firmaron un acuerdo con los representantes de la empresa que los había contratado, en la sede del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS). Por este convenio recibieron el pago de los siete meses de trabajo adeudados y los pasajes para su repatriación. De la reunión participaron, además del SUNTMA, representantes de Cancillería, del MTSS, de la Dirección Nacional de Migraciones, Presidencia de la República, del Ministerio de

Desarrollo Social (MIDES) y de Mundo Afro. El proceso finalizó cuando las denuncias por maltrato y explotación fueron desestimadas por la fiscal quien entendió que se trataba de “diferencias culturales” entre los trabajadores y sus empleadores (La Diaria, 21/05/2014).

Desde el punto de vista del secretario general de la UTT, la estrategia en este caso debió ser otra. Al respecto, Francisco del Gaudio entendía que “el SUNTMA los utilizó como propaganda, llevándolos de un lado para el otro, mientras lo que había que hacer era encontrarles alojamiento, pagarles el sueldo y volverlos a su país” (del Gaudio, entrevista 13/12/2022). Como vimos en el caso de las acciones llevadas adelante por los inspectores de ITF en Argentina, las prácticas de los miembros de la federación tendían a priorizar la recuperación de los salarios adeudados y la repatriación de los trabajadores lo más rápido posible, sin iniciar procesos legales en el país del puerto donde el trabajador contacta a la ITF. Esta era una diferencia fundamental respecto a las prácticas de los representantes del SUNTMA, fuertemente identificada con las formas locales para la resolución de los conflictos laborales. Aun así, y pese a esta divergencia, tanto las prácticas de los delegados de la ITF como los del SUNTMA, se sustentaban en narrativas acerca de la solidaridad y el internacionalismo obrero.

Tras décadas de desprestigio de discursos colectivistas (Waterman, 2001), las referencias a la “solidaridad internacional” y el “internacionalismo obrero” pueden sonar anacrónicas. Sin embargo, se presentaban como conceptos centrales de la narrativa en la que fundamentaban su acción los representantes sindicales entrevistados. Como hemos visto, también movilizaba a los trabajadores del mar de los más diversos orígenes nacionales, estuvieran o no afiliados a un sindicato, y era parte fundamental de las estrategias para presionar a empresas, Estados e instituciones internacionales. Sin embargo, la solidaridad obrera internacional presente en las entrevistas con nuestros interlocutores no se encontraba unida a alegatos por la destrucción del Estado liberal ni a la construcción de una nueva comunidad mundial, como lo estuvo en el siglo XIX (Hardt y Negri 2001). Por el contrario, la solidaridad para con los trabajadores extranjeros tenía lugar gracias a

una intrincada relación con los Estados locales, organizaciones internacionales y conceptos tan liberales como el de “derechos humanos”. En los siguientes párrafos, entonces, describo cómo las narrativas de solidaridad y derechos humanos eran empleadas por la ITF y los sindicatos marítimos locales para sostener las prácticas descritas más arriba.

Solidaridad, cooperación y derechos humanos en acción

Diversos autores han señalado que una de las razones por las cuales los armadores conforman tripulaciones integradas por trabajadores de diversos orígenes nacionales radica en el abaratamiento de los costos, pero también en la intención de segmentar y limitar solidaridades previas o potenciales (Lillie, 2006; Rodríguez-Martos, 1996). Sin una nacionalidad común, ni co-presencia duradera a bordo, parecería que este objetivo puede ser fácil de alcanzar, sobre todo si consideramos que los contratos de los trabajadores del mar suelen diferir dependiendo de su nacionalidad. Es decir, trabajadores con las mismas calificaciones y tareas, pero de diferentes orígenes nacionales, pueden trabajar en la misma tripulación, lado a lado, pero en términos y condiciones muy diferentes en lo que hace al salario base, la duración del contrato y el goce de diversos derechos laborales (Bailey y Winchester 2016)⁵⁹. A ello se suma que la gente de mar habitualmente se incorpora a los barcos con poca antelación, en ocasiones sin ningún conocimiento de los demás miembros de la tripulación. Sin embargo, como sugieren Zhang y Lillie (2015), el mercado laboral marítimo ofrece un ejemplo

⁵⁹ Por ejemplo, muchos de los trabajadores del mar peruanos contratados en Montevideo por barcos pesqueros españoles (con oficialidad del mismo origen) y BDC's entre los años 2001 y 2010, por intermedio de agencias marítimas para navegar en aguas internacionales del Atlántico Sur, recibían salarios que oscilaban entre los mil y los dos mil dólares americanos por mes, la mitad de lo que ganaría un trabajador español y sin realizar aportes a la seguridad social. Por otra parte, si bien de acuerdo con las normas laborales españolas, los marinos tenían derecho a dos meses de vacaciones por cada cuatro de trabajo, los trabajadores peruanos firmaban contratos según los cuales la relación con la empresa finalizaba una vez que habían terminado su campaña de diez u once meses. Las agencias marítimas intermediarias, tampoco reconocían ningún vínculo con el marino, aunque hubiera sido contratado sucesivamente durante más de una década (Lepratti, 2018).

concreto de las complejas identificaciones a partir de las cuales pueden definirse tanto las solidaridades como las fragmentaciones a bordo.

Las diversas ramas de la industria marítima, sobre todo la pesquera y la mercante, han presentado históricamente altos niveles de accidentes y mortalidad ocupacional. En parte por ello, el compromiso de cada miembro de la tripulación con el objetivo común del buen funcionamiento de la nave y la disminución de riesgos, genera un sentido de comunidad que se ubica más allá de los roles, el orden jerárquico y el origen nacional de los tripulantes, así como de las diferencias en cuanto a las modalidades de contratación (Bailey y Winchester 2016). En muchos casos, se trata de prácticas solidarias y cooperativas profundamente arraigadas en la tradición marítima que, a su vez, abren aguas para la construcción de otro tipo de solidaridades.

Si bien Sampson (2013) en su etnografía realizada a bordo de un buque mercante ha señalado la tendencia a establecer relaciones relativamente superficiales entre los miembros de la tripulación, en las entrevistas realizadas para esta tesis fue posible registrar formas de amistad y compañerismo de vieja data entre trabajadores de diversas nacionalidades y países de residencia.

Daniel, patrón de pesca uruguayo de 47 años, quien durante su juventud se embarcó en calamareros coreanos, recordó en una entrevista la amistad generada con sus compañeros asiáticos:

Yo era un gurí, tenía veintiuno, veintidós años...A lo primero era todo diferente, desde la comida, el idioma...Pero después te empezás a comunicar, te hacés entender... Empiezan los intercambios culturales, aprendes palabras, nombres de partes del cuerpo... ¡Canciones!... Eran costumbres distintas, pero te acostumbrás... Al principio, como todo... andaban con los ceños fruncidos ¿viste? Y estaba también el comentario acá de que eran todos ex presidiarios, pero después ves que hay gente de familia, que tienen sus hijos, que están trabajando...Como uno...La mayoría te mostraba la foto de la familia...Y te hacés amistades. Fijate que había noches que estábamos todos sentados, controlando de noche, con unos camperones, esperando que aparezca el calamar...Y ahí te ponés a bromear... ¡Hasta nos abrazábamos para sacarnos el frío! (...) Yo me hice muy amigo del primer oficial... Dong, se llamaba. Y cada vez que se pasaba

unos días por Montevideo nos juntábamos a comer un asado. Así, como seis o siete años... (Daniel, entrevista 02/10/2020).

Del mismo modo, en un contexto menos jocoso, cuando le pregunté a Lucasz Suterek, jefe de seguridad del crucero Greg Mortimer, si conocía al tripulante filipino Ronnie Lorenzo, fallecido por Covid-19 en Montevideo en el año 2020, me respondió: "Era mi amigo, lo conocía hacía 11 años" (Lukasz, entrevista 28/09/2021).

Más allá de las certificaciones de los tripulantes, a las empresas también les importa asegurar la adaptabilidad y buen entendimiento entre pares durante el tiempo de estadía en el mar. Varios de los trabajadores que entrevisté fueron contratados en reiteradas ocasiones por las mismas empresas. Algunos, incluso, formaron parte de una misma tripulación durante años, aunque siempre lo hicieron bajo la modalidad de contratos temporales.

También es cierto que muchos miembros de una misma tripulación multinacional no vuelven a encontrarse y la cotidianeidad compartida durante meses puede disiparse rápidamente. No obstante, la pertenencia profesional y el mar como lugar de trabajo resultan fuentes de intensas identificaciones. Como señalan Bailey y Winchester (2016), contrariamente a lo que podríamos imaginar, la alta rotación de las tripulaciones contribuye a enfatizar este sentimiento de pertenencia a una práctica profesional, y no a una empresa en particular. La pregunta es, entonces, cómo afrontan estos condicionantes los representantes sindicales a la hora de velar por los derechos de los trabajadores del mar.

En otros trabajos (Lepratti, 2018 y 2019) abordé los malestares y las tensiones entre los trabajadores afiliados al SUNTMA ante la presencia de marinos extranjeros que buscaban embarque en el Puerto de Montevideo o través de las agencias locales. Los primeros percibían a los segundos como una competencia para la "mano de obra nacional". Por su parte, Lillie y Anner (2006) ya han señalado la fragilidad de los consensos entre los miembros de la ITF, particularmente, cada vez que la entrada de nuevos participantes en el mercado global del trabajo

marítimo tensiona las normas laborales acordadas⁶⁰. Sin negar la existencia de conflictos intra e inter sindicales, ni el peso de la nacionalidad en las relaciones entre la gente de mar, es posible reconocer entre los trabajadores y representantes sindicales entrevistados una sentida “obligación” a la hora de responder al llamado de auxilio de otros marinos ante situaciones sumamente críticas, como los accidentes o el abandono en puertos lejanos respecto del hogar. “Es terrible que te dejen tirado en un muelle. No sabés con qué te podés encontrar”, decía Sergio Colo (entrevista 22/07/201), justificando así su actuación respecto de una situación que ha sido experimentada por muchos de los trabajadores entrevistados, o que es reconocida por ellos como una experiencia posible.

Entre otras críticas, al internacionalismo proletario se le ha reprochado el hecho de ignorar la heterogeneidad de la clase obrera y sus contradicciones subordinándolas a un "antagonismo totalizante" entre proletarios/capitalistas (Waterman, 2001:46). Sin embargo, como señala Peter Waterman (2001), la transnacionalización de los procesos productivos ha exigido - o posibilitado- que numerosas categorías sociales fueran re-pensadas. En este contexto, es posible reconocer en las actuales prácticas analizadas hasta aquí la construcción de una identidad “trabajadora” común y no exclusiva, que convive con otras. Esto es sintónico con la crítica de los Estudios Transnacionales a los análisis binarios que oponen las sensibilidades cosmopolitas a las identidades nacionales (Glick Schiller et al, 2011). En un movimiento semejante, la identidad de trabajador del mar coexiste, entonces, con la nacionalidad y, en las prácticas sindicales analizadas, es posible observar una relación, a veces tensa, entre la igualdad y la otredad que no es siempre fija.

En otras ramas del transporte, la participación de los sindicatos en cuestiones internacionales suele limitarse a la asistencia por parte de sus delegados a reuniones internacionales, también a la expresión de solidaridad mediante

⁶⁰ Por ejemplo, en 2001 el sindicato filipino, Associated Marine Officer's (AMOSUP), estuvo en desacuerdo con los salarios mínimos acordados pues se veían en desventaja frente a sus colegas chinos que no están afiliados a la ITF y no participan de estas negociaciones.

mensajes y comunicados de apoyo ante conflictos en otros lugares del mundo (Cortina, 2011). Dentro de la propia ITF, incluso, no prosperó la implementación de la figura de inspector sindical transnacional para la aviación, en un intento de replicar el modelo de la Campaña contra las BDC (Lillie 2005). Esto indica que el desarrollo de prácticas solidarias y cooperativas por parte de los representantes sindicales estaba sustentado en sentimientos y emociones que aluden a un tipo de trabajo que consideran peculiar. La solidaridad entre quienes comparten los mismos riesgos laborales acusa recibo en la necesidad de observar y proteger “los derechos de los seres humanos que trabajan en el mar”.

La pertinencia o no de enmarcar las luchas laborales en el ámbito de los derechos humanos ha ocupado un lugar central en los debates de las denominadas *global unions* (Cortina, 2011; Youngdhal, 2009). Los opositores a este enfoque consideran que sustituir las narrativas de solidaridad y unidad por el discurso de los derechos humanos, implicaría el “fin del movimiento sindical tal como lo conocemos” (Youngdhal, 2009: 73)⁶¹. En tanto fueron conquistados a partir del resultado de una correlación de fuerzas, como hemos visto a lo largo del capítulo, los derechos laborales reflejan en esta perspectiva el carácter histórico y relacional de la ciudadanía, mientras que en las “declaraciones universales” tienden a su fetichización (Carbonella y Kasmir, 2014). Sin embargo, un enfoque desde los derechos humanos facilita alianzas y promueve la sanción social de quienes cometen abusos laborales, incluso entre los más escépticos respecto de los argumentos tradicionales del movimiento obrero.

En este último sentido, y tal como vimos en el acápite anterior, cuando las negociaciones con los empleadores no daban los frutos esperados, los representantes sindicales uruguayos apelaban al lenguaje de los derechos humanos como regulador de las relaciones laborales. Así fue en el caso de los tripulantes del Greg Mortimer. La condición humana de estos trabajadores, las

⁶¹ Vale mencionar que los empleadores también han utilizado el discurso de los derechos humanos para limitar derechos laborales (como la huelga o la ocupación de los lugares de trabajo) en defensa de su ejercicio al derecho a la propiedad privada.

ofensas contra su salud y seguridad, eran expuestas para condenar las formas en que las empresas buscan la maximización de sus ganancias. En esa tarea los sindicalistas apelaban a la “solidaridad del pueblo uruguayo” antes que a los preceptos del internacionalismo obrero. Así lo hacía el entonces secretario general del SUNTMA Carlos Vega frente a la situación denunciada por los 28 tripulantes africanos abandonados en 2014:

"No puede ser que en pleno siglo XXI exista la esclavitud, porque las condiciones de estos compañeros eran de esclavitud. Por eso presentamos una denuncia penal por malos tratos y violación a los derechos humanos contra la empresa Christophersen⁶²" (RTVE, 22/05/2014).

Más acá en el tiempo, en una entrevista a radial, consultado sobre la situación de los tripulantes del crucero Greg Mortimer, Francisco del Gaudio declaraba que:

Tener al crucero fondeado es una morgue flotante. Hay un confinamiento grande. Y hay mucha presión del capitán hacia los tripulantes. Para que se haga una idea, se les cortó la Internet, justamente porque se empezaron a comunicar con nosotros. Las amenazas siguen, al jefe de seguridad del buque (Luckas) se lo mandó encerrar en su camarote porque discrepa con el capitán respecto de las medidas de seguridad, cuando esta persona es el oficial de seguridad. Al médico de a bordo, que estuvo internado en el CASMU, se le envió una nota donde se lo acusa de violar la confidencialidad de lo que ocurre en el buque, porque también dio algunas notas de prensa. Hay problemas con la comida, se está racionando la comida. Es una situación muy preocupante. Pero lo más preocupante de todo esto es el virus a bordo del buque. No vemos que esto se vaya a solucionar con ese barco ahí fondeado. No hay necesidad de seguir manteniendo a más de 70 tripulantes a bordo contagiándose unos a otros. Es inhumano. Las 21 delegaciones ya están informadas sobre lo que están viviendo los tripulantes y el gobierno uruguayo demostró una gran voluntad de encontrar una solución que tenga en cuenta los derechos de los tripulantes, como se hizo con los de los pasajeros. (Francisco del Gaudio para Radio Monte Carlo 28/04/2020).

Esta ampliación de las audiencias sólo fue posible por la profunda inserción local de los representantes sindicales, una condición reconocida – y elogiada - por todos los trabajadores entrevistados que alguna vez fueron asistidos. Entre ellos, Mauricio

⁶² Agencia marítima que representaba a los barcos en los que los trabajadores estaban embarcados.

Usme, el médico colombiano del crucero Greg Mortimer. En la entrevista virtual que pude sostener con él mientras se encontraba trabajando en Arabia Saudita, expresó como sigue su balance y agradecimiento: “Francisco del Gaudio fue clave en todo esto. La presión mediática, la negociación con el gobierno de Uruguay. Yo estoy eternamente agradecido. Primero con Dios, segundo con Del Gaudio y tercero con el gobierno de Uruguay” (Mauricio Usme, entrevista, 23/08/2021).

La disponibilidad de una serie de recursos para presionar y negociar localmente, no era la única característica de los representantes sindicales. A ello se sumaba el compromiso ideológico con las prácticas de solidaridad y cooperación internacional que, por otra parte, se mostraba como una experiencia francamente disfrutable, aunque desde ya agotadora. Para los inspectores de la ITF, tanto como para los representantes de la UTT y el SUNTMA, visitar el puerto, reclamar a las empresas armadoras el cobro de salarios adeudados o presionar a los funcionarios estatales para que se ocupen de los costos de la repatriación requería, como decía del Gaudio, “que vos sientas pasión” (Francisco del Gaudio, entrevista 13/12/2022). La contrapartida de este compromiso emocional era, como afirmaba Roberto, la “satisfacción enorme” que sentía “cuando te mandan una foto desde el aeropuerto o un WhatsApp agradeciendo que ya están volviendo a su casa” (Roberto Alarcón, 16/02/2021).

Desde ya, la práctica sindical en la trama que abordamos en esta tesis no siempre resultaba en logros, satisfacciones y coincidencias. Esto fue especialmente visible en Montevideo, en los años 2020 y 2021, mientras se llevaba adelante la huelga *Enough is Enough* convocada por la ITF. En su transcurso, la gran mayoría de los trabajadores afiliados de la UTT vieron interrumpida su actividad laboral. Durante esos meses supe que Adán Suárez, subsecretario de la UTT y responsable junto a del Gaudio de visitar los puertos, trabajó como chofer de taxis. Ante esta situación crítica, el arraigo y el conocimiento local de los representantes sindicales no garantizó ni aseguró en todos los casos la continuidad de las prácticas reseñadas que, como las de los sacerdotes del Apostolado del Mar, dependían de la voluntad y disposición personal para ser llevadas adelante.

Punto y aparte

Este capítulo expuso la participación sindical en la ampliación, supervisión y reclamo de derechos en el mercado laboral marítimo (trans)nacional en el sur del Atlántico. El empleo en este caso del paréntesis, pretende subrayar la combinación de las escalas que pudimos observar en sus prácticas, resultado de la utilización de recursos y saberes locales para avanzar en estrategias que apelan a la defensa de derechos que la exceden. En este sentido, tal como describimos en estas páginas, los representantes sindicales y sus organizaciones constituyen integrantes fundamentales de la trama abordada en esta tesis.

Si en el capítulo anterior exploramos la tensión entre caridad y derechos, haciendo foco en la desigualdad implícita en la relación tutelar o paternalista entre los sacerdotes y los trabajadores del mar, aquí destacamos el carácter conflictivo de la relación entre empleadores y trabajadores. En este contexto, la demanda y ejercicio de derechos reflejaban las tensiones implícitas en las relaciones constitutivas del sistema capitalista. La organización colectiva, la solidaridad, así como la amenaza y posibilidad de paralización del proceso de producción y distribución de mercaderías, eran utilizadas por los representantes sindicales para equilibrar el poder de negociación en una relación también desigual.

Como vimos en el capítulo anterior dedicado a los sacerdotes del Apostolado del Mar, el papel desempeñado por los sindicalistas también resultaba contingente y dependía, en buena medida, de las ramas de actividad, del compromiso personal y de los contextos laborales específicos. Sin embargo, cualquiera fuese su composición, en ambos márgenes del Río de la Plata, se encontraba en algún punto con las instituciones y la estructura jurídica provista por los Estados. Dicho de otro modo, tanto en Argentina como en Uruguay, las prácticas reseñadas hasta aquí implicaban no solo tensas negociaciones con representantes de las empresas, sino también colaboraciones con funcionarios estatales. En el próximo capítulo abordaremos, entonces, el rol de los Estados-nación y sus funcionarios a la hora de asegurar los derechos y el bienestar de los trabajadores marítimos de diversos orígenes nacionales en Buenos Aires y Montevideo.

Capítulo 4

La acción estatal extra-territorial

Y las fronteras se mueven
como las banderas



Frontera, Jorge Drexler

A la memoria de Eduardo Ezcurra

Acto III

El 17 de febrero de 2012 Reich Alvarado Longno, trabajador del mar filipino de 25 años, apuñaló de muerte a dos de sus compañeros, también filipinos, a bordo del contenedor chino Maersk Luz. Esa trágica madrugada el buque con bandera de Taiwán se encontraba navegando en aguas internacionales a treinta millas de Brasil, con destino al puerto de Buenos Aires. La agencia marítima a cargo de la gestión de la nave en el puerto argentino comunicó los hechos a la Prefectura Naval y solicitó la detención de Alvarado Longno al momento de su arribo. Mientras que el trabajador era remitido a la cárcel de Ezeiza, el buqué zarpó rumbo a su próxima escala. Durante cinco años (2012- 2017) juristas de Argentina, Brasil, Filipinas y Hong Kong debatieron en qué país correspondía investigar el doble crimen. Finalmente, la Corte Suprema de Justicia de la Nación Argentina estableció que el caso estaba bajo su jurisdicción y rechazó el pedido de extradición del acusado por parte de la justicia de Hong Kong.

El veredicto tuvo lugar finalmente en agosto del 2020 y, en 2021, Reich Alvarado Longno fue expulsado de Argentina de acuerdo con lo dispuesto por la ley de Migraciones N°25871⁶³. Durante los nueve años que estuvo detenido en Ezeiza Alvarado Longno recibió asistencia por parte del Consulado de Filipinas en Buenos Aires, estudió electricidad y fue padre (Infobae, 23/08/2017, 26/02/2022).

La polémica originada en torno a la determinación de la jurisdicción estatal para investigar, juzgar y penalizar al responsable del doble homicidio ocurrido en aguas internacionales, nos introduce en un debate fundamental para los estudios sobre ciudadanía, referido a la pregunta sobre su localización. La diversidad de fronteras estatales que atraviesan los trabajadores en altamar y las dificultades para establecer el marco jurídico dentro del cual pueden ser reconocidos como sujetos de derechos y responsabilidades representan un campo de estudio especialmente intrincado para abordar la espacialización de la ciudadanía. Por el tiempo que dura un contrato laboral, ¿a qué jurisdicción corresponde garantizar el ejercicio de los derechos y responsabilidades de los trabajadores del mar? ¿A la del origen nacional del trabajador? ¿A la del pabellón del buque? ¿A la de los Estados de los puertos a los que estos arriban? ¿A todas ellas?

Al analizar prácticas transfronterizas para el reclamo y ejercicio de derechos, los abordajes transnacionales han planteado la pregunta sobre el lugar de la ciudadanía, revisando así el sentido común que enmarca este espacio dentro de los límites del Estado-nación (Bosniak, 2000, Caglar 2015, Ong 2006, Sassen 2010). No obstante, como sostiene Mezzadra y Neilson (2017:23) “no hay derecho si no

⁶³ Según la ley argentina los ciudadanos extranjeros condenados por cualquier delito en territorio nacional pueden ser expulsados del país cuando alcanzan el cumplimiento de la mitad de la condena impuesta y no cuentan con otros procesos judiciales abiertos. La guía sobre "Los derechos de los extranjeros en el sistema penal argentino elaborada por la Dirección General de Cooperación Regional e Internacional (2017) aclara que este "extrañamiento" no es propiamente un derecho del extranjero, sino la concreción de la política migratoria argentina. El ciudadano extranjero posee en cambio el derecho a acceder a las vías recursivas disponibles si no quiere ser expulsado y completar su condena en una cárcel argentina.

hay poder”, y para que un derecho sea exigible, debe estar políticamente inscrito y garantizado. Como veíamos en el capítulo anterior, más allá de que las prácticas sindicales se sustentaban en la posibilidad de que los trabajadores paralizaran la producción y circulación de mercaderías, sus reclamos eran canalizados a través de las instituciones y la estructura jurídica provista por los Estados involucrados. Pues, a pesar de los cambiantes roles que la globalización les ha presentado, éstos conservan su capacidad ejecutora y punitiva (Sassen, 2007, 2010).

Asumir una lectura crítica del “nacionalismo metodológico” (Basch et al 1994, Glick Schiller 2005) no supone desconocer el rol del Estado en la formación de contextos sociales transnacionales. Aún más, como señala Bauböck (2010) el transnacionalismo implica conceptualmente al Estado-nación. En este sentido, el enfoque de los estudios transnacionales se ha desplazado desde un análisis sobre su “desterritorialización” hacia la exploración de la producción de “espacios sociales transnacionales” (Faist 2005, Pries y Seeliger 2013) en los que el Estado o, más precisamente, los Estados, juegan un rol destacado, ya sea controlando las movilidades (de personas, mercaderías, capitales), promoviéndolas o acompañándolas.

En estas prácticas, los Estados tensionan sus fronteras territoriales, por lo que éstos ya no pueden ser analizados como jurisdicciones claramente definidas y no superpuestas con otras (Bauböck, 2010). Como señala Merenson (2019), las acciones estatales extraterritoriales no se establecen unidireccionalmente, sino que resultan de distintas negociaciones y disputas situadas. Analizarlas supone entonces abordar sus cruces, colaboraciones, fricciones y superposiciones. Consecuentemente, el análisis de las prácticas de los funcionarios estatales en la trama que explora esta tesis nos plantea la pregunta sobre los límites de su actuar. Es decir, el carácter coral de la participación estatal en los espacios sociales transnacionales, implica también el estudio de sus fronteras.

En nuestro sentido común, el término “frontera” se encuentra asociado al límite territorial y jurisdiccional entre dos o más Estados-nación (Merenson y Guizardi, 2023). Sin embargo, durante las últimas tres décadas, las ciencias

sociales han adoptado un punto de vista relacional, cuestionando las visiones estáticas y materialistas (Abrams et al, 2015; Mezzadra y Neilson, 2017; Das y Pool 2008). Hoy, la noción de “frontera” resulta multiescalar y multifacética, es pasible de ser desdibujada, recreada, robustecida o flexibilizada para dar lugar a diversos procesos de fronterización (Mezzadra y Neilson 2017). Ahora bien, ¿cómo reconocer estos procesos en la acción de los funcionarios estatales en contextos laborales transnacionales?

Desde el estudio de las prácticas y los lenguajes estatales, la antropología ha cuestionado la imagen del Estado como una forma administrativa de organización política racional, opuesta o separada de la sociedad (Abrams et al, 2015; Das y Pool, 2008; Ferguson y Gupta 2002). Por el contrario, distintos autores han puesto el foco en el análisis de los procesos resultantes de la relación entre la vida social y las formas administrativas y organizativas del poder político (Bourdieu, 2012; Evans-Pritchard, 1977; Hull, 2012). En estos procesos, el Estado es concebido como un proyecto siempre incompleto que debe ser constantemente enunciado, imaginado y espacializado (Ferguson y Gupta 2002).

En el ya clásico *El Estado y sus márgenes* (2008) Veena Das y Deborah Poole proponen abordar las fronteras de la soberanía desde las prácticas y lenguajes institucionales. De esta forma, aseguran las autoras, es posible analizar “los modos por los cuales los límites conceptuales del Estado son extendidos y rehechos” (Das y Poole 2008:35). Siguiendo su propuesta, este capítulo describe las prácticas transfronterizas de funcionarios públicos de Argentina, Uruguay y Filipinas con el objetivo de analizar su rol y el de sus respectivos Estados, en la trama tendiente a garantizar el ejercicio de derechos y responsabilidades de trabajadores marítimos extranjeros en Buenos Aires y Montevideo.

En tanto funcionarios, estos trabajadores estatales realizaban acciones autorizadas, es decir, dotadas del poder para provocar efectos legalmente legitimados (Bourdieu, 2012). Tal capacidad para provocar efectos legales resulta fundamental en el análisis desarrollado en este capítulo, que se centra en las prácticas vinculadas al poder ejecutor del Estado como institución que monopoliza

el uso legítimo de la fuerza para garantizar el cumplimiento de determinado orden jurídico sobre su territorio o en relación a sus ciudadanos (Weber, 1979). Esta puntualización es necesaria, pues las acciones abordadas aquí son aquellas que los funcionarios estatales, también los trabajadores y los empresarios, están obligados a realizar. Es decir, responden al imperativo coercitivo del ejercicio de la ley y, en principio, se distinguen de aquellas analizadas en los capítulos anteriores, motivadas por compromisos éticos de diversa índole como el “amor al prójimo” o la “solidaridad internacional entre trabajadores”.

Ahora bien, las instituciones estatales que durante mi trabajo de campo participaban en la observación de los derechos y responsabilidades de los trabajadores del mar extranjeros en Buenos Aires y Montevideo también eran múltiples. Sólo en el caso expuesto más arriba tomaron parte de la denuncia la Prefectura Naval, el Poder Judicial y la Dirección Nacional de Migraciones de Argentina y el consulado de Filipinas. Para establecer un criterio analítico, en este capítulo abordaremos específicamente las prácticas de los inspectores de los ministerios de trabajo de Argentina y Uruguay en naves de bandera extranjera y las de los agentes consulares de Filipinas en Buenos Aires y Montevideo.

Esta delimitación se fundamenta, en primer lugar, en que tanto en la inspección laboral en naves de bandera extranjera como en la asistencia consular, era posible observar la acción de funcionarios de un Estado en territorio de otro, es decir, se trataba de prácticas extra-territoriales. No obstante, la inspección laboral involucraba una institucionalidad y unas prácticas tradicionalmente pensadas para observación de las relaciones laborales al interior del Estado-nación. Esto posiblemente explique el escaso interés que ha suscitado el tema en los estudios transnacionales. Incluir su análisis, entonces, representa la oportunidad de reconocer las diversas interconexiones entre las jurisdicciones nacionales e internacionales en lo que respecta a la fiscalización de derechos laborales en contextos de trabajo transnacional.

Por su parte, la presencia en este capítulo de los funcionarios de Filipinas se explica por el importante -pero incierto- número de trabajadores del mar de esta

nacionalidad que realizan sus tareas en el Atlántico Sur. Desde la década de 1980 el Estado filipino desarrolla programas de colocación de trabajadores en el extranjero, así como también políticas específicas para la asistencia de los mismos en los cinco continentes. Aunque la actividad consular representa una práctica transfronteriza tradicional, ha sido escasamente analizada desde la antropología. Hasta el momento, la literatura existente abordó fundamentalmente la acción de las burocracias diaspóricas respecto de los connacionales residentes en el exterior (Dickinson 2015; Merenson 2019; Rodrigo 2017; Smith 2003). Este capítulo, en cambio, se concentra en la asistencia consular brindada a trabajadores que, al momento de mi trabajo de campo, no residían ni tenían vínculos formales con los Estados por los que transitaban.

Finalmente, vale apuntar que tanto en el caso de la inspección laboral como en el de la asistencia consular, se trataba de instituciones que no estaban dedicadas específicamente a la observación de la actividad marítima, lo cual representaba para sus funcionarios grandes desafíos. Para dar cuenta de ello, en las próximas páginas examinaremos, en primer lugar, la actividad de los inspectores de trabajo de Argentina y Uruguay en buques de bandera extranjera, para luego abordar las prácticas del personal consular filipino en torno a la asistencia de trabajadores del mar del mismo origen en Buenos Aires y Montevideo.

Inspecciones laborales en el puerto de Buenos Aires

El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) en Uruguay y el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (MTEySS) en Argentina son los organismos encargados, entre otras cuestiones, de velar por el cumplimiento de la legislación laboral. En consecuencia, el rol de sus funcionarios está directamente relacionado con la capacidad sancionadora del Estado en lo referente a las obligaciones de los empleadores frente a los trabajadores (Amengual 2014, Ramírez Sánchez, 2018). Tanto en Argentina como en Uruguay, se trata de dependencias centenarias que datan de 1912 y 1913; respectivamente. Sin

embargo, el cuerpo de normas laborales en ambos países no es idéntico y esto redundaría en significativas diferencias entre aquello que los funcionarios de cada uno de estos países podían observar, hacer cumplir o sancionar. No obstante, en ambos países, las inspecciones representan “rituales de control” en los cuales se establecen y demuestran jerarquías, especialmente entre aquellos que supervisan y quienes están bajo escrutinio (Ferguson y Gupta 2002).

En Uruguay, los inspectores del MTSS tienen jurisdicción en todo el territorio del país, mientras que en Argentina existen distintas jurisdicciones de inspección como la provincial o la federal, siempre entendida como una actividad circunscripta al territorio nacional. No obstante, en el trabajo marítimo estos límites no resultan tan fijos. Muestra de ello es que los funcionarios entrevistados en ambos países habían realizado inspecciones en buques de otras banderas, es decir, en territorio extranjero.

En el caso de los inspectores del ministerio de Argentina, estas prácticas extraterritoriales estaban autorizadas por los Convenios de la OIT sobre el Trabajo Pesquero (C-188) y sobre el Trabajo Marítimo (CTM-2006), ratificados por el parlamento de este país en 2011 y 2014, como ya se ha señalado. Por su parte, si bien el Estado uruguayo no había ratificado tales convenios y sus funcionarios no estaban autorizados a inspeccionar las relaciones laborales entre empresas marítimas y tripulantes extranjeros, sí podían observar las condiciones de trabajo de sus connacionales a bordo de dichas naves. Comencemos, entonces, por conocer las actividades de los inspectores de trabajo de Argentina para la observación de normas internacionales en el Atlántico Sur, para luego detenernos en las de sus colegas uruguayos.

Como vimos en el Capítulo 1, para hacer frente a la fragmentación de jurisdicciones que implica el uso de Banderas de Conveniencia (BDC), el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM-2006) inauguró un nuevo paradigma en torno a los roles de los países ratificantes, adoptados también por la C188. De acuerdo con ambas normas y, a diferencia de lo que establecen otros convenios de la OIT, los

Estados ratificantes tienen no solo el derecho, sino también la obligación de desarrollar instrumentos para el control de su cumplimiento dentro de su jurisdicción, es decir en los buques que enarbolan su bandera, así como en la de las naves que arriban a sus puertos y en aquellas que contratan a sus ciudadanos, sin importar el pabellón bajo el que se estuvieran registradas⁶⁴.

Dichas normas internacionales fueron ratificadas en Argentina a través de las leyes 26.669 (C188) y 26.920 (CTM-2006). Esto implica que ambas fueron incluidas dentro del cuerpo de normas laborales del Estado argentino y, como tales, se constituyeron en observables y sancionables por las instituciones competentes de este país. Específicamente, por MTEySS, con el apoyo y la colaboración de la Prefectura Naval y la Superintendencia de Riesgos de Trabajo (SRT). Al tratarse de actividades móviles, es decir, sin una jurisdicción precisa⁶⁵, las inspecciones relativas a los mencionados convenios estaban a cargo de la Dirección de Inspección Federal (DIF) con sede en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en donde trabajaban cuarenta inspectores e inspectoras.

En términos generales, las inspecciones eran divididas en “ordinarias” y “extraordinarias”. Esta división se establecía de acuerdo a los planes de inspección, de los cuales es posible inferir sus objetivos y prioridades (Ramírez Sánchez, 2018). En el caso específico de la certificación y fiscalización de la C188 y el CTM-2006 por parte del Estado argentino, las inspecciones programadas eran aquellas que tenían por objetivo expedir el certificado de cumplimiento con ambas normas. En primer lugar, se inspeccionaba a los buques que portaban el pabellón nacional y, en una segunda instancia, a aquellos que, perteneciendo a empresas locales, estaban registrados bajo pabellones de terceras banderas (BDC) y eran tripulados por trabajadores argentinos. Ambas categorías de buques debían regir sus contratos de acuerdo con la legislación argentina vigente para el sector, según lo establecido por

⁶⁴ Algunas de las condiciones de trabajo que deben ser inspeccionadas son: la edad mínima de los tripulantes, las horas de trabajo y de descanso, las condiciones de alojamiento y la alimentación, la seguridad y prevención de accidentes, la existencia de procedimientos para la tramitación de quejas, el pago de los salarios, etc.

⁶⁵ De acuerdo con la clasificación estatal estas actividades incluían: transportes de mediana y larga distancia, puertos y aeropuertos (MTEySS, 2014)

el Decreto 1010/2004⁶⁶, ya que, tanto el CTM-2006 como la C-188, observan requisitos mínimos para las condiciones de trabajo y de vida a bordo, ampliamente superados por las normas laborales locales.

De la reglamentación y las prioridades en la fiscalización de ambas normas se desprende que las “inspecciones de rutina” tenían como objetivo otorgar a los buques de empresas nacionales que navegaban en aguas internacionales, una certificación que corroborara su conformidad con los requisitos laborales mínimos convenidos en la OIT. En estas inspecciones, el Estado argentino asumía su obligación como Estado del pabellón. No obstante, al haber ratificado los convenios ya mencionados, también se comprometía a inspeccionar buques de otras banderas tripulados por trabajadores extranjeros, esto como Estado rector del puerto. Estas inspecciones se realizaban únicamente tras la recepción de una denuncia. En otras palabras, se trataba de “inspecciones extraordinarias”. Son, precisamente estas últimas las que nos interesa abordar en este capítulo, es decir, aquellas en las que funcionarios argentinos estaban autorizados a observar las condiciones laborales de trabajadores extranjeros en un territorio también extranjero.

De acuerdo con los inspectores entrevistados las denuncias desde este tipo de buques se recibían a través de la ITF. Si bien el ministerio contaba con un teléfono y una dirección de correo electrónico de contacto publicados en su página web, como explicó uno de los inspectores entrevistados: “Para este tipo de casos se usa nada o poco. Si hay un inspector de ITF nosotros tenemos contacto directo. ITF es el mejor canal que tenemos para este tipo de buque” (Alejandro, entrevista 19/08/2021). Era este el vínculo que contribuía al cumplimiento del rol fiscalizador del Estado argentino respecto de una norma internacional, conformando parte de la trama que analiza esta tesis. Dicho de otro modo: la participación del inspector de ITF era fundamental en la mediación entre los trabajadores del mar extranjeros y este grupo de funcionarios estatales.

⁶⁶ El texto completo del Decreto se encuentra disponible en el siguiente link: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-1010-2004-97329>

No obstante, al mismo tiempo que esta mediación ampliaba las fronteras de la inspección, la relación con los representantes de la federación sindical limitaba la actividad de los funcionarios del MTEySS a las prácticas de la ITF y a sus prioridades de fiscalización que, como vimos en el capítulo anterior, estaban fundamentalmente enfocadas en el transporte marítimo, siendo excepcionales las visitas a buques pesqueros o a cruceros. Es decir, se trataba mayormente de inspecciones relativas al cumplimiento del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM-2006) en buques que habían firmado acuerdos con la ITF o con los que esta federación sindical tenía la intención de suscribir. Teniendo en cuenta esto último, detengámonos en las prácticas de los funcionarios argentinos según sus propias descripciones.

De acuerdo con lo relatado por Víctor, tras recibir una denuncia el primer paso era “abrir el expediente”. “Ahí”, explicaba, “ponemos todas las actuaciones, la nuestra, la de Prefectura, si se verificó, si no, en qué grado” (Víctor Solazzo, entrevista 04/07/2019). La siguiente era notificar a la Embajada del Estado del pabellón del buque que éste sería inspeccionado por el MTEySS. Es decir, se informaba a la representación diplomática de un país extranjero que un grupo de funcionarios locales estaría ingresando a territorio de su jurisdicción. Una vez hecho esto, un inspector de la Coordinación de Fiscalización Portuaria, Marítima, Fluvial y Lacustre, se trasladaba hasta el puerto en el que se encontraba el buque. Los viajes más frecuentes eran hacia el puerto de San Lorenzo, en la Provincia de Santa Fe, donde tiene lugar un intenso tráfico de buques graneleros con BDC y, además, existe una oficina de la ITF. Finalmente, el buque era abordado por un único representante del MTEySS, acompañado por agentes de la Prefectura Naval Argentina y, ocasionalmente, funcionarios de la SRT.

Una vez a bordo del buque, el inspector se presentaba ante el capitán a quien le es solicitada “la documentaria”, es decir certificados médicos y contratos de los tripulantes. Consultados, los inspectores entrevistados nunca experimentaron ni habían escuchado hablar a sus colegas de situaciones en las que las autoridades del buque se opusieran a presentar estos documentos o a algún otro requerimiento

de la inspección. Por lo general los inspectores llevaban adelante su tarea sin mayores problemas, aunque de eso no se podía derivar un trato amistoso: “Querer no te quieren, nunca te vas a tomar un café ahí arriba”, bromeó Alejandro al respecto (Alejandro Poverigiani, entrevista 19/08/2021). Aquello que sí aparecía como una dificultad - y fue reiterado en varias ocasiones por mis interlocutores - era el idioma. “El idioma es una barrera”, decía Alejandro. “Pero igualmente a veces pasamos más o menos rápido. Todos tenemos un básico de inglés. No un Shakespeare, pero nos hacemos entender (Alejandro, entrevista 19/08/ 2021).

Si bien las diferencias idiomáticas no impedían realizar las inspecciones, sí influían en los tiempos en los que éstas se realizaban. Por otra parte, el hecho de que las inspecciones se llevaran adelante siguiendo procedimientos estandarizados internacionalmente, facilitaba la tarea: “Son procedimientos que se repiten en varios puertos. Ya cuando nos ven saben qué les vamos a pedir” (Alejandro, entrevista 19/08/2021).

Iniciada la inspección, en caso de confirmar alguna irregularidad (contratos vencidos o salarios impagos) los inspectores solicitaban a las autoridades del buque que presentaran un "plan de adecuación". Esto es, un documento en el que se deben explicitar los pasos mediante los cuales se resolverá el incumplimiento detectado. De acuerdo con la jerga de los funcionarios entrevistados, el buque quedaba registrado bajo una “medida de previo zarpe”, la cual implica que el buque no puede abandonar el puerto hasta tanto exhibir dicho plan. Al mismo tiempo los inspectores notificaban a la OIT, a la embajada del pabellón y a las autoridades del próximo puerto que se encontrase en el territorio de un Estado también ratificante del CTM-2006. En ese caso, el siguiente puerto debía fiscalizar si el plan había sido ejecutado.

Es importante subrayar que el cumplimiento del “plan de adecuación” no se corroboraba en la próxima escala del buque cualquiera que esta fuera, sino en el próximo puerto cuyo Estado hubiera ratificado el CTM-2006. Si bien en el año 2022 la OIT celebró las cien ratificaciones de dicho convenio, destacándose así la amplitud de su alcance, éste no compromete a la totalidad de Estados costeros

existentes en el mundo. Es posible advertir, entonces, una cartografía particular en lo que refiere a la fiscalización del cumplimiento del convenio, así como de su aplicación.



Mapa 4. Países ratificantes del CTM-2006. Año 2022. Fuente: www.ilo.org.

Esta particular cartografía, junto al itinerario dibujado por el buque, afectaba evidentemente los tiempos para el control de la ejecución del “plan de adecuación” aprobado por los inspectores del Ministerio de Trabajo en Argentina. Como señalaba Alejandro:

Para nosotros es bueno que algunos países de acá cerquita ya han ratificado. Brasil ha ratificado (mayo 2020), así que es bueno para nosotros porque nosotros tenemos muchos de estos buques que luego hacen Santos -que es un puerto brasilero- y nos permite tener ese control de próximo puerto más cerca (Alejandro, entrevista 04/09/2021).

Esta segunda referencia a la dimensión temporal de la fiscalización, está vinculada a la distancia entre los diferentes territorios comprometidos con el control del cumplimiento de las obligaciones asumidas por las empresas respecto de los

convenios de la OIT⁶⁷ que, en caso de que continuaran los incumplimientos, podían llegar a detener el buque. Esta es una medida que - al menos hasta la finalización de mi trabajo de campo - las autoridades locales no habían tomado y resultaba extraordinaria a nivel mundial, pues las empresas solían enmendar las observaciones realizadas por los inspectores.

En esta descripción de las inspecciones enmarcadas en el CTM-2006 realizadas por los funcionarios entrevistados, es posible observar la participación de diversos Estados (el Estado rector del próximo puerto y el Estado del pabellón del buque) en el seguimiento y fiscalización del caso denunciado. A diferencia de lo expuesto en la introducción del capítulo, estas diversas jurisdicciones no debatían sobre los límites de su injerencia, sino que trabajaban de manera conjunta de acuerdo con las funciones establecidas en el mencionado convenio internacional. Como vimos al inicio del capítulo, la participación de cada una de estas instituciones quedaba registrada en un expediente que no era archivado, según explicaba Víctor, “hasta que la agencia marítima y la bandera del buque notifica que el tripulante llegó a su casa” (Víctor, entrevista 04/05/2019). Sin embargo, los procedimientos necesarios para la generación de los documentos recopilados en dicho expediente nos remiten nuevamente a la preocupación de los inspectores por la dimensión temporal de sus prácticas, tal como lo indica la siguiente situación.

Durante una entrevista con Alejandro en un café del centro de Buenos Aires, el inspector recibió un mensaje en su teléfono celular “Programando un buque MLC⁶⁸ para hacer una inspección”, decía el texto. Inmediatamente, exclamó, “¡Siempre sobre el pucho!”, para luego advertirme:

Eso también tenés que saberlo. Los tiempos administrativos, generar un viaje y generar la visita a un puerto, no son los mismos que los del buque que llega y se puede visitar. Nosotros a veces no tenemos ese tiempo para coordinar con funcionarios y los otros organismos (Prefectura y SRT). Nos pasa mucho que...Te doy un ejemplo, estamos hoy a jueves, y tengo que cerrar una inspección para el martes que

⁶⁷ Recordemos que dichos convenios son debatidos y aprobados por mesas tripartitas en las que participan representantes de los Estados, los trabajadores y las empresas.

⁶⁸ La sigla corresponde a Maritime Labour Convention

viene. Para ellos son muchos días, pero para mí son sólo dos días hábiles. Entonces, nosotros nos movemos, hemos ido a los puertos sábados, domingos, pero lo que es puramente administrativo que implica generación de viajes, de autorización de que un funcionario pueda ir a determinado puerto, aunque siempre estamos y tenemos bastante aceitado eso, a veces pasa que tenemos que suspender. (Alejandro entrevista 04/09/2021).

De este modo Alejandro exponía los desacoples entre los tiempos de la fiscalización estatal y los del trabajo en el mar. Si bien los inspectores se movilizaban desde sus oficinas hasta el lugar donde se encontraba el buque fuera de su horario habitual de trabajo, como funcionarios públicos debían notificar estos movimientos y ajustarse a ciertos procedimientos administrativos que registraban sus acciones y validaban la legitimidad de las mismas. Los tiempos necesarios para que las inspecciones se constituyeran en prácticas autorizadas (Bourdieu, 2012) y fueran legitimadas por la burocracia estatal, también limitaban las posibilidades de fiscalización. Ante esta situación, y no sin un dejo de resignación, Alejandro daba cuenta de las restricciones que esto suponía al ejercicio de sus funciones: “Y bueno...Uno hace un porcentaje muy pequeño de la flota que viene, porque tampoco puede avanzar mucho” (Alejandro, entrevista 04/09/2021). Sin embargo, inmediatamente después de este comentario también explicitó los planes del equipo de inspectores para el año 2022:

Lo que nosotros proyectamos para el 2022, es un plan en el que tengamos identificados a los sub-estándar⁶⁹ y vayamos específicamente a esos. Y que eso haga que, por lo menos, en la comunidad internacional se sepa que en los puertos argentinos los derechos de los trabajadores a bordo se respetan y son controlados. Los convenios de OIT tienen esa particularidad, tienen que tener un compromiso de los Estados miembro (Alejandro, entrevista 04/09/2021).

Este compromiso del Estado argentino con los convenios internacionales suscritos era renovado en cada inspección realizada por los funcionarios del Ministerio de Trabajo. En ellas se ponía en juego no solo su labor como funcionarios

⁶⁹ Los buques con BDC también eran denominados como “sub-estándar” por los funcionarios del MTEySS.

públicos, sino también la imagen de la institución de la que forman parte ante la comunidad internacional. La sentida responsabilidad de los inspectores de trabajo respecto de sus tareas, difiere de la extendida percepción de una burocracia estatal apática e indiferente. Como ya lo apuntó Bourdieu para burocracia francesa, “una vez que una ‘conquista social’ se ha inscrito en una institución de Estado, podemos estar seguros de que el cuerpo constituido cuya existencia está vinculada a la perpetuación de esa cosa (...) defenderá esta conquista social” (Bourdieu, 2012:28). Siguiendo al célebre sociólogo observamos que, sin importar sus opciones políticas, “los funcionarios vinculados a la aplicación de regulación progresista, tendrán también una actitud progresista respecto de su observación y defensa”, aunque “no quede ya nadie para protestar” (Bourdieu, 2012:28).

Hasta aquí, las prácticas de los inspectores del Ministerio de Trabajo Empleo y Seguridad Social de Argentina que registramos revelaron una cartografía específica para la fiscalización de derechos laborales en lugares de trabajo que se desplazaban entre múltiples jurisdicciones nacionales, poniendo en evidencia los complejos tiempos implicados en llevar a cabo acciones estatales extraterritoriales. Vale mencionar que el compromiso y las ansiedades de los inspectores argentinos respecto del tiempo necesario para las fiscalizaciones también eran compartidos por sus pares de Uruguay. Abordar la participación de los funcionarios públicos en la trama que busca garantizar el ejercicio de derechos de los trabajadores marítimos de diversos orígenes nacionales en el extremo sur del océano Atlántico conlleva, entonces, considerar que el espacio de la posibilidad del ejercicio de la ciudadanía es, en parte, “una cuestión de tiempo”. Para profundizar sobre este aspecto, detengámonos ahora en las prácticas de los inspectores del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTYSS) de Uruguay.

Inspecciones laborales en el puerto de Montevideo

Entre las experiencias registradas para los inspectores argentinos y las que se corresponden con aquellas que abordaremos en este acápite para los

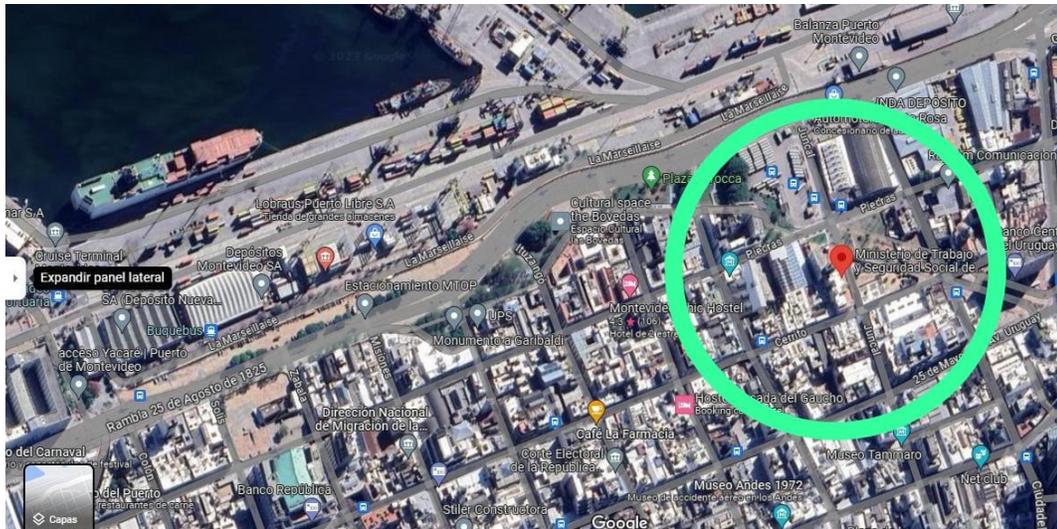
funcionarios del MTYSS existe una diferencia nada menor. Como se indicó anteriormente, el Estado uruguayo no ratificó los Convenios de la OIT⁷⁰ y, por este motivo, sus funcionarios no estaban autorizados a realizar inspecciones a bordo de naves de pabellón extranjero⁷¹. Si bien durante mi trabajo de campo otras instituciones del Estado uruguayo - Prefectura Nacional Naval, Dirección General de Aduanas, Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, entre otras - realizaban inspecciones en las naves que arribaban al puerto, éstas tenían como objetivo controlar temas relativos a la seguridad, la contaminación o la pesca ilegal, pero no el cumplimiento de normas laborales a bordo. Como también se mencionó en el capítulo anterior, en caso de observar situaciones de maltrato o abandono de trabajadores, dichas instituciones contactaban a los sindicatos locales. Paradójicamente, aunque su jurisdicción alcanzaba a todo el territorio nacional y las oficinas de la Inspección General del Trabajo se encontraban a pocos metros de puerto de Montevideo, los inspectores necesitaban una autorización de la Administración Nacional de Puertos (ANP) para ingresar a la terminal portuaria. Es decir, estaban geográficamente cerca, pero administrativamente lejos.

Desde su designación como Puerto Libre (Ley N° 16.246) en 1992, la progresiva privatización de los espacios y servicios del Puerto de Montevideo (muelles, depósitos, terminales de carga y de descarga, playa de contenedores), fue acompañada de un proceso paralelo de cerramientos y limitaciones en el acceso al recinto bajo jurisdicción de la ANP. Saskia Sassen (2007) ha analizado especialmente estas jurisdicciones al interior de los territorios nacionales como una expresión de la participación estatal en la formación de los sistemas globales que,

⁷⁰ Uruguay prácticamente no contaba con una flota marítima internacional y su reducida flota pesquera realizaba sus capturas sobre todo en la ZEE del país. De hecho, el pabellón uruguayo era utilizado como BDC por buques extranjeros.

⁷¹Estas inspecciones se realizaban en conformidad con varios acuerdos sobre medidas del Estado Rector del Puerto de instituciones de la Organización de las Naciones Unidas como la Organización Marítima Internacional o la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. Como se analizó en el capítulo anterior ante la observación de situaciones de este tipo los funcionarios de la Prefectura Naval o de la Administración Nacional de Puertos contactaban a los sindicatos locales.

al tiempo que facilitan la circulación de empresas, mercaderías y trabajadores de todas partes del mundo, limitan el acceso a los funcionarios nacionales.



Mapa 5. Ubicación del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de Uruguay. Sobre el margen superior izquierdo de la imagen se puede visualizar el Puerto de Montevideo e incluso algunos buques allí encallados. Fuente: Google Maps.

Cuando en 2014 conocí a Eduardo y a Mercedes, ambos funcionarios del MTYSS estaban conformado un grupo especial para inspeccionar de manera programada el trabajo en buques pesqueros de bandera nacional⁷². Sin embargo, el proyecto fue discontinuado en 2015, entre otras razones, por no contar con los referidos permisos para ingresar al puerto. Desde entonces, los inspectores ingresaban al recinto únicamente en caso de recibir una denuncia, es decir, para realizar inspecciones extraordinarias con el objetivo de fiscalizar solo aquellos incumplimientos que eran informados por los trabajadores. También aquí la histórica relación entre los sindicatos y el Estado uruguayo hacía posible el acceso de los funcionarios a zonas que, en términos normativos, les eran vedadas.

⁷² Por ese motivo me habían invitado a participar de un Encuentro Nacional e Inspectores de Trabajo del Uruguay en el que tratarían temas relativos a los riesgos laborales en la actividad portuaria y pesquera. La jornada organizada por la Confederación Iberoamericana de Inspectores de Trabajo y la Asociación de Inspectores de Trabajo del Uruguay (AIU) contó con la participación de representantes de otros organismos públicos, sindicatos, empresarios, representantes de la OIT e inspectores de trabajo de Brasil

Para responder a las denuncias que pudiesen presentarse, los inspectores apelaban a estrategias sencillas. Según contó Mercedes:

Siempre encontramos los modos de pasar sin permiso. Uno es pasar con auto oficial. El auto oficial te ampara de muchas cosas... Igualmente, nosotros ya sabemos por dónde tendríamos que entrar para ir caminando, que no se nos haga mucha pregunta o problema directamente. Y sino la otra es hacer el trámite del permiso. Pero nunca tuvimos un permiso especial para entrar al puerto. Eso genera una dificultad, no importante, pero te implica más trámites, más tiempo... (Mercedes, entrevista 24/07/2019).

Nuevamente, los tiempos necesarios para atravesar las jurisdicciones institucionales de un mismo Estado incidían directamente en las prácticas de los inspectores. Ante el carácter no preventivo de las fiscalizaciones que realizaban no sólo en el puerto de Montevideo, sino en todo el territorio nacional, los funcionarios entrevistados expresaron repetidamente su sensación de estar siempre “un paso atrás” de situaciones que, como en el caso que describo a continuación, llegaron a tener trágicas consecuencias.

El 13 de noviembre de 2018, el buque American Bulker, había llegado al puerto de Montevideo desde Argentina con el objetivo de completar su carga de madera para seguir camino rumbo a Europa. Al momento de ingresar a la bodega para iniciar las actividades de estiba, dos trabajadores uruguayos (Leonardo Segredo y Julio Corbo, de 26 y 22 años respectivamente) murieron intoxicados. Otros dos trabajadores, uno uruguayo y uno filipino, fueron hospitalizados en grave estado. En este caso, y pese a tratarse de una nave con pabellón panameño, los funcionarios del MTYSS ingresaron al buque con el cometido de analizar las responsabilidades respecto de la vida y la salud de los ciudadanos uruguayos que se encontraban trabajando en dicha jurisdicción extranjera.

Como inspector de condiciones ambientales de trabajo, Eduardo Ezcurra, junto a personal de la Dirección Nacional de Bomberos, ordenó la clausura y detención del barco durante una semana. “Como siempre, nosotros llegamos tarde

al lugar”, se lamentaba mencionando también otros contratiempos, como el hecho de que los bomberos no contaban con los equipos necesarios para medir los niveles de gases asfixiantes en la bodega (Eduardo, entrevista 04/10/2019).



Imagen 25: Detención e inspección del buque American Bulker en el puerto de Montevideo.

Fuente: Fotografía facilitada por Eduardo Ezcurra.

A pesar de estas impericias para determinar las causas de la muerte de los dos trabajadores, el análisis forense concluyó que se habían intoxicado con gas fosfina, un fluido liberado por plaguicidas a base de fosfuro de aluminio⁷³. De acuerdo con la explicación de Eduardo, los trabajadores que lo aplican tienen dos horas para hacerlo. Transcurridas esas dos horas el fumigante comienza a desperdigarse. Normalmente el proceso dura unas setenta y dos horas y debe ir acompañado de la identificación del lugar, la fecha y la hora de aplicación del producto, así como el nombre de la persona o empresa responsable⁷⁴. La hipótesis

⁷³ El fosfuro de aluminio, al ser expuesto a la humedad, libera gas fosfina (PH₃) clasificado como muy tóxico (clase 1B) por la Agencia de Protección Ambiental estadounidense. Véase <https://www.epa.gov/>

⁷⁴ A partir del impulso que la actividad forestal tuvo en Uruguay desde finales de la década de 1980, los inspectores laborales de Uruguay fueron capacitados por la OIT para la reglamentación y fiscalización del trabajo en el sector. Al respecto, ver "Guía para la realización de trabajos forestales: prevención de riesgos y accidentes de trabajo. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. CINTERFOR. OIT Montevideo (Ezcurra et. al 2003).

del inspector de trabajo era que la madera transportada había sido tratada con ese producto y se acopió en la bodega del barco antes de tiempo. Notoriamente indignado Eduardo comentaba: “Cuando pasan esas cosas nadie hizo aplicación de ese producto. No aparece el responsable. No se sabe quién colocó las pastillas” (Eduardo, entrevista 04/10/ 2019).

Sin embargo, como el funcionario lo estableció en su informe, sí era posible reconocer responsabilidades. De acuerdo con lo detallado en el documento “Informe de las actuaciones cumplidas por la Inspección General de Trabajo y Seguridad Social del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social” (2018):

El plan de seguridad de la firma (la empresa naviera) no contempló la verificación de inocuidad de atmósferas de las bodegas, previo al ingreso del personal (...) Del mismo modo no se disponía de los elementos necesarios para el rescate de los trabajadores (MTySS, 2018).

Este documento, junto a los expedientes de las investigaciones realizadas por la Prefectura del Puerto de Montevideo (Oficio N° 050/18), Prefectura Nacional Naval (Carpeta Técnica N° 4052) y la Dirección Nacional de Bomberos (Expediente pericial N°59/2018), fueron utilizados como evidencias por la Fiscalía General de la Nación de Uruguay⁷⁵ para imputar como responsables del fallecimiento de los dos trabajadores al director de la empresa estibadora y a su jefe de operaciones, ambos uruguayos; así como también a Francisco Lawas III, ciudadano filipino y capitán del buque American Bulker.

De acuerdo con los códigos internacionales para la navegación y diversas resoluciones de la Organización Marítima Internacional (OMI)⁷⁶, el capitán representa la autoridad máxima a bordo. Por lo tanto, también fue considerado responsable de la no adecuación de las condiciones para el ingreso de trabajadores

⁷⁵ Copias de estos documentos me fueron facilitadas por Eduardo Ezcurra para esta investigación.

⁷⁶ Por ejemplo el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS) de 1974. Disponible en: [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)%2C-1974.aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)%2C-1974.aspx)

a la nave. Fundada en los informes arriba mencionados, la acusación de la fiscalía sostuvo que el capitán filipino había actuado con negligencia. Por este motivo, debió permanecer en Montevideo mientras era juzgado por las instituciones uruguayas, de acuerdo a sus tiempos y requerimientos. Como ciudadano filipino, Francisco Lawas III fue acompañado durante este proceso por funcionarios del consulado de su país, quienes velaron por el cumplimiento de sus derechos al momento de responder sobre sus responsabilidades ante el Estado uruguayo.

En síntesis, a diferencia de sus pares argentinos, los inspectores de trabajo de Uruguay no estaban autorizados a inspeccionar las relaciones laborales en buques de bandera extranjera y, aunque si estaban acreditados a observar las condiciones de trabajo que afectaban a trabajadores uruguayos en esas otras jurisdicciones representadas por los barcos de otros pabellones, estas fiscalizaciones se realizaban después de que la salud o la seguridad de los trabajadores había sido perjudicada. El carácter tardío de las inspecciones subraya, una vez más, la relevancia de la dimensión temporal en las prácticas de los funcionarios estatales y su implicancia en las posibilidades de salvaguardar el bienestar y los derechos de los trabajadores en lugares de trabajo transnacionales como los barcos y los puertos. En estos espacios, cruzados por múltiples fronteras superpuestas, se movilizan los límites de las jurisdicciones territoriales en las que los funcionarios estatales tienen injerencia. En algunos casos, autorizadas por acuerdos internacionales y, en otros, por las responsabilidades y derechos de los Estados respecto de sus ciudadanos en territorio extranjero.

Las prácticas extraterritoriales de los inspectores de trabajo de Argentina y Uruguay hasta aquí reseñadas, abordaron fundamentalmente el rol fiscalizador de los Estados en relación a las responsabilidades de las empresas para con sus trabajadores. En los siguientes párrafos analizaremos la asistencia brindada por los funcionarios diplomáticos de Filipinas a los marinos de ese país en Buenos Aires y Montevideo.

La asistencia consular al compatriota de altamar

De acuerdo con la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares (ONU, 1963), la asistencia consular comprende las acciones que realiza el personal diplomático de un país en territorio de otros, con el objetivo de salvaguardar los derechos y evitar daños y perjuicios a la persona, bienes e intereses de sus nacionales en el extranjero. Es importante subrayar que, según este documento, se trata de una prerrogativa de los Estados. En otras palabras, si bien los ciudadanos tienen derecho a solicitarla, la decisión de facilitarla o no, así como el tipo de asistencia brindada corresponde a una resolución estatal. En este sentido, durante las entrevistas con representantes sindicales registré repetidos comentarios sobre la diversidad de respuestas que podían recibir por parte del personal diplomático de los países de origen de los trabajadores del mar a los que asistían. Las mismas variaban desde la celeridad en la búsqueda de soluciones para las problemáticas presentadas, hasta la total indiferencia. En esas mismas entrevistas, el consulado de Filipinas fue uno de los referenciados como especialmente activos en el acompañamiento de sus ciudadanos, junto al de Indonesia cuya labor será retomada en el capítulo siguiente.

Desde su independencia de Estados Unidos en 1946, Filipinas ha registrado altos índices de emigración hacia una gran variedad de destinos, pero no fue hasta los años 1970 que la exportación de fuerza de trabajo se institucionalizó como política de Estado con el fin de obtener divisas a través de la recepción de remesas monetarias⁷⁷. Esta política fue acompañada por el desarrollo de infraestructuras para la colocación, capacitación y asistencia de trabajadores fuera del país que, de acuerdo con el Banco Mundial, constituye uno de los sistemas más completos del mundo, pues abarca desde el momento previo a la partida de los trabajadores hasta su retorno (Gamlen 2008).

⁷⁷ Estas pasaron de U\$S 103 millones en 1975 a U\$S 16,4 mil millones en 2008 (Gamlen, 2008).

No obstante, existe una gran variedad de situaciones que escapan a estos programas. Desde la década de 1980 se registra un crecimiento de las agencias de contratación y colocación privadas legales e ilegales de trabajadores filipinos en el extranjero, al tiempo que aumentaron también los delitos cometidos contra los mismos (Fresnoza-Flot 2012; Guevarra, 2006). En este contexto - y bajo la presión de organizaciones para la protección de los derechos de los trabajadores fuera de fronteras⁷⁸- el gobierno filipino llevó adelante una profunda transformación de su política exterior, fortaleciendo las funciones consulares para la provisión de servicios sociales, económicos y legales (Brillantes, 2006).

En el Cono Sur, la Embajada de la República de Filipinas tiene su sede en Buenos Aires, pero su gestión abarca al territorio argentino, boliviano, paraguayo y uruguayo. Para el año 2021, los registros consulares sumaban cerca de trecientos cincuenta ciudadanos filipinos residiendo en estos países: ciento sesenta y cinco se encontraban en Argentina y únicamente siete en Uruguay. Pero en Argentina como en Uruguay (así como en el resto del mundo), la asistencia consular no solo responde a las necesidades de los filipinos residentes, sino también a las de aquellos que se encuentran en tránsito, como es el caso de los trabajadores marítimos que realizan sus tareas en el Atlántico Sur. Estos últimos representan un número muy superior al de aquellos residentes en el continente. Sin embargo, como veremos, al tratarse de trabajadores que realizaban su labor en buques de otras banderas de forma temporal y que, sólo excepcionalmente estaban más de una semana en tierra o se alejaban de los recintos portuarios, no existían registros consulares precisos al respecto.

Entre febrero y abril de 2021 sostuve entrevistas con Jason Jovencio Anasarias (Encargado de Negocios, Primer Secretario y Cónsul de la República de Filipinas en Buenos Aires) y con Miguel Carlo Hornilla (Tercer secretario y Vice-

⁷⁸ En Filipinas unas cuarenta ONG's trabajan por la causa de los migrantes filipinos. Algunas de ellas crean redes con otros grupos para diseñar e implementar de manera efectiva programas y actividades dirigidas a las y los migrantes (Brillantes, 2006). Es preciso señalar que estas organizaciones lejos de pretender acabar con la exportación de mano de obra, buscan asegurar una migración en la que se respeten los derechos humanos.

cónsul). Jason Jovencio Anasarias era funcionario del Departamento de Relaciones Exteriores de Filipinas desde 2005. En sus años de carrera cumplió funciones en su país y en Timor Oriental entre 2013 a 2019, luego fue asignado a Buenos Aires. Para Miguel Carlo Hornilla, en cambio, Buenos Aires era su primer destino en el extranjero, residía aquí desde 2017.

Ambos funcionarios comentaron que el contacto con sus connacionales trabajadores del mar era, en primer término, a través de la página de Facebook de la Embajada o por correo electrónico, un medio también empleado por las agencias marítimas. Según el cónsul filipino la relación con las empresas era “muy amigable” y frecuente: “Casi siempre hablamos con las mismas personas y ya saben que si hay un filipino necesitando atención nos contacta” (Jason, entrevista 18/02/2021). Por lo general, los contactos respondían a dos motivos: la necesidad de atención médica o de pasajes para retornar a Filipinas. De manera menos frecuente eran contactados por delegados sindicales por estos mismos temas, pero ello sucedía únicamente cuando las empresas no respondían a estos pedidos. Para hacer frente a este y otro tipo de situaciones el consulado contaba con un fondo específico. Sin embargo, como aclaró Jason: “No es un presupuesto al que podemos acceder en cualquier momento. Tenemos que pedirselo a Manila” (Jason, entrevista 18/02/2021). La autorización solía llegar en menos de tres días, lo cual confirmaba la relevancia otorgada a la asistencia consular por parte del gobierno de este país.

Establecido el contacto, los funcionarios se abocaban a documentar minuciosamente cada paso. Así buscaban responder a la atenta observación que la sociedad filipina mantiene respecto de los esfuerzos gubernamentales para proteger a sus ciudadanos en el mundo (Fresnoza-Flot, 2012) y contrarrestar la circulación de “información equívoca”, al decir de Miguel, en tiempos de “viralización” en las redes sociales. En este sentido, los diplomáticos enviaban mensualmente sus informes al congreso filipino, en los que la mayoría de las veces solo reportaban el número de migrantes de ese país que residían en la región. En palabras de Miguel: “No cambia mucho, pero debes seguir ese paso. Básicamente tenemos que decir: ‘Hay 7 filipinos en Montevideo’ cada vez” (Miguel, entrevista

18/02/2021). Esporádicamente el contenido de sus informes podía variar e incluir la descripción de la asistencia brindada a los trabajadores del mar.

Los dos funcionarios que entrevisté acompañaron a Reich Alvarado Longno y Francisco Lawas III durante los procesos judiciales que enfrentaron tanto en Buenos Aires como en Montevideo. En ambos casos, se acercaron a ellos una vez que conocieron los hechos a través de los medios locales de comunicación. El acompañamiento en este tipo de situaciones representaba un tema especialmente sensible para la política consular filipina, pues recordaba el encarcelamiento y ejecución de trabajadoras migrantes en países de Oriente Medio en la década de 1990⁷⁹.

El proceso judicial de Reich Alvarado Longno - mencionado al inicio del capítulo- representó una situación especialmente angustiante para Miguel. Cuando en una entrevista le pregunté si alguna vez se había enfrentado a la imposibilidad de resolver alguna problemática presentada por un trabajador del mar, respondió que había sido precisamente este el caso. Su angustia fue notoria y, una vez más, nos remite a las inquietudes sobre el tiempo para el ejercicio efectivo de los derechos en contextos transnacionales, así como al compromiso sensible por parte de los funcionarios destinados a supervisarlos: "Cuando este chico estaba en el limbo, pensé: '¡Esto no se va a resolver nunca más! ¡Lo van a olvidar! ¡Van a olvidar este caso! Y se va a morir en la cárcel!'" (Miguel, entrevista 18/02/ 2021).

Miguel narró el caso de Reich Alvarado Longno dividiéndolo en tres etapas en las que, entre otras cuestiones, la defensa estuvo a cargo de distintos profesionales. La primera etapa comprendía el tiempo que llevó definir la jurisdicción que llevaría el caso, la segunda comprendía el tiempo durante el que tuvo lugar el juicio propiamente dicho y, la tercera, la que definió su "extrañamiento"⁸⁰. Durante

⁷⁹ Por ejemplo, la condena y ejecución en 1995 de Flor Contemplación en Singapur y de Sarah Balabagan ese mismo año en los Emiratos Árabes Unidos. Los casos fueron acompañados de fuertes tensiones diplomáticas entre el gobierno filipino y los países receptores, así como de campañas internacionales de condena al trato recibido por las empleadas domésticas en los países del Golfo Pérsico (Bautista, 2015)

⁸⁰ El "Extrañamiento" es una potestad que tiene el Estado argentino de acuerdo con la Ley de Migraciones n° 25871 (actualizada mediante DNU 70/2017), que estipula que los ciudadanos de otra

los nueve años (2012-2021) que duró el proceso, ni el marino ni los representantes consulares de Filipinas buscaron eludir su culpabilidad en el doble crimen. Su máxima preocupación consistía en conocer el tiempo que abarcaría la condena.

Si bien la defensa de Reich Alvarado estuvo a cargo de defensores públicos facilitados por el Estado argentino⁸¹, Jason y Miguel lo acompañaron varias veces al tribunal para officiar de traductores. Es decir, para acompañar a su compatriota a traspasar la barrera idiomática. También lo visitaron trimestralmente el tiempo en que estuvo recluido en la cárcel del Ezeiza. En el transcurso de estas visitas le entregaban un formulario en el que podía indicar algunas solicitudes como libros, revistas y alimentos. Según recuerda Miguel: “Eran solicitudes muy básicas. Y nosotros tratábamos de juntar todo esto que nos pedía” (Miguel, entrevista 18/02/2021). Estas prácticas, así como las preocupaciones de los representantes diplomáticos respecto del bienestar del marino filipino responsable de un doble homicidio, subrayan su compromiso con la función de asegurar asistencia consular al compatriota sin restricciones.



Imagen 26: Reich Alvarado Longno escucha la lectura de su acusación en noviembre de 2019. Lo acompañan a su izquierda el cónsul de Filipinas en Argentina Jason Jovencio Anasarias y a la derecha su abogada defensora en ese momento la Dra. Matilde Bruera. Fuente: Fotografía facilitada por Miguel Hornilla, Vice-cónsul de Filipinas en Argentina

nacionalidad condenados por cualquier delito en Argentina pueden ser expulsados cuando alcanzan el cumplimiento de la mitad de la condena impuesta y no cuentan con otros procesos judiciales abiertos. Fuente: <https://www.periodicojudicial.gov.ar/?p=394030>

⁸¹ De acuerdo con el Decreto 303/96 si una persona - nacional o extranjera - no tiene un abogado defensor, la División Judicial del establecimiento penitenciario en el que se encuentra notificará al juez de la causa para que le designe un letrado. Si, la persona extranjera tiene dificultades por el desconocimiento de la lengua, se contacta a la representación consular en el país.

Desde el consulado de Buenos Aires también acompañaron el proceso judicial seguido en Montevideo al capitán Francisco Lawas III. A diferencia de Alvarado Longno, su defensa estuvo a cargo de un abogado contratado por el servicio diplomático de su país. Para acceder a la defensoría de oficio en Uruguay es necesario demostrar que no se puede pagar un abogado o estudio privado. Y, si bien ese no era el caso del capitán, el consulado asumió los costos de su representación.

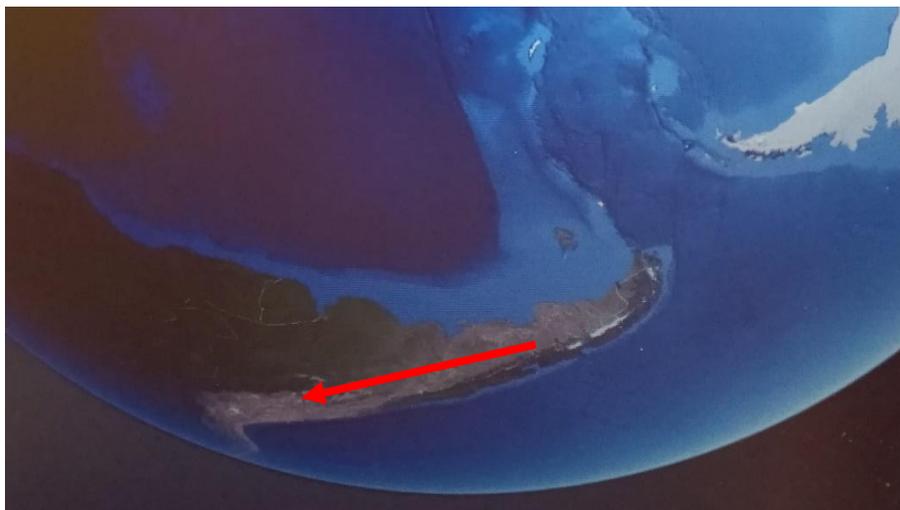
Aunque menos extenso que el caso de Alvarado Longno, los tiempos de este juicio igualmente inquietaron a los diplomáticos filipinos. Al respecto, Miguel recuerda que “En un momento pensábamos que debíamos cambiar el abogado, porque el capitán nos decía que el abogado no tenía ganas de ganar” (Miguel entrevista 02/03/2021). No obstante, cuando desde el consulado estaban por contactar a un nuevo profesional, Francisco Lawas III resultó absuelto y regresó a Filipinas. Además de atender su situación legal, Miguel se mantuvo atento al estado de ánimo del capitán: “Su problema era más que nada psicológico”, decía, “a mí me pareció que perdió mucho peso” (Miguel, entrevista 02/03/2021).

En los diez meses que permaneció hospedado en un hotel céntrico de la capital uruguaya, Miguel visitó a Lawas en dos ocasiones. A pesar de su interés en seguir más de cerca su condición anímica, viajar a Montevideo no resultaba sencillo. Increíblemente, aunque era parte del cuerpo diplomático con concurrencia tanto en Argentina como en Uruguay, como ciudadano filipino Miguel necesitaba una visa para ingresar a cualquiera de los dos Estados. En ocasiones, ante la necesidad de viajar de manera urgente y acelerar los trámites migratorios, desde la Embajada de Filipinas en Buenos Aires enviaban “una nota verbal” (un mensaje a través de WhatsApp) a la Embajada de Uruguay en esa ciudad, solicitando una “visa de emergencia”. Este tipo de visado requiere de la firma del embajador y, de acuerdo con Miguel, si bien existía una buena relación entre ambas sedes diplomáticas y los trámites se podían finalizar en un día, estaban sujetos a la disponibilidad de tiempo por parte de los funcionarios consulares de Uruguay en Argentina. Ante situaciones como estas, existía otra persona a la que el consulado de Filipinas solicitaba apoyo

en Montevideo. Se trataba de Anna, una ciudadana filipina que residía en Uruguay desde 2005, una “partner” (socia) como la denominó Miguel en la entrevista.

Anna era docente de inglés en un colegio bilingüe en Montevideo y estaba casada con un uruguayo. Pese a que en la capital de Uruguay existía un consulado honorario de la República de Filipinas, sus actividades formales estaban enfocadas sobre todo a la consolidación de relaciones comerciales, diplomáticas y culturales entre ambos países, así como a la expedición de documentos. Hasta su nombramiento como “cónsul honoraria” en 2022, las acciones de Anna se situaban en otro terreno. Cuando conversé con ella en marzo de 2021, me explicó que era convocada por la Embajada “como apoyo emocional”. “Acá”, decía Anna, “siempre estamos cuidando a los filipinos. Como estamos lejos, siempre estamos pendientes de los compatriotas” (Anna, entrevista, 30/03/ 2021).

Las actividades de Anna y las de sus compatriotas en Montevideo (cuatro mujeres y dos hombres), eran fundamentales para el despliegue de la política exterior filipina en la región. Esto es así porque, desde la finalización de la Guerra de Malvinas en 1982 y la consolidación de la jurisdicción británica sobre sus aguas aledañas, el traslado de los marinos que se accidentan o enferman en la zona es coordinado entre instituciones del Reino Unido, Uruguay y Chile, pese a que los puertos del sur argentino se encuentren a muchos menos kilómetros de distancia.



Mapa 6. Recorrido desde Islas Malvinas hacia Montevideo. Fuente: Google Earth

Así como el vínculo con los sindicatos resultaba determinante en la puesta en práctica de la inspección laboral en jurisdicciones que usualmente les eran restringidas, el vínculo con los y las connacionales en Montevideo era fundamental para que el cuerpo diplomático filipino radicado en Buenos Aires pudiera desplegar su política extraterritorial restringida desde el conflicto bélico.

Si bien de acuerdo con su Constitución de 1987 Filipinas es un Estado aconfesional, resulta llamativo que siendo un país en el que la religión católica es mayoritaria, el trabajo colaborativo con el Apostolado del Mar no estuviese consolidado. Los diplomáticos entrevistados no trabajaron este caso, o cualquier otro, de manera conjunta con el Apostolado del Mar en el Cono Sur. De hecho, se mostraron sorprendidos cuando en uno de nuestros encuentros les comenté sobre la existencia del centro Stella Maris en Montevideo y de sus prácticas junto a trabajadores del mar filipinos. Del mismo modo, desconocían los esfuerzos del sacerdote José Cervantes por conformar en el año 2007 una red de asistencia a estos marinos en Rosario, tal como lo describimos en el Capítulo 2.

Sucede que, en primer lugar, el cónsul de Filipinas para Buenos Aires en ese momento era Raúl Dado, quien luego de cumplir funciones en este destino fue transferido a Kuwait y, luego, a Suecia. A diferencia de otros funcionarios estatales que, como los inspectores de trabajo suelen permanecer varios años en la misma dependencia pública, la burocracia diaspórica se caracteriza por cambiar regularmente de lugar de trabajo. De acuerdo con Miguel, el gobierno filipino suele asignarlos a una embajada por un período de seis años. Sin embargo, al tercer año los funcionarios pueden solicitar el traslado a otro país. “Es lo que generalmente hacemos”, mencionó Miguel (entrevista 02/03/2021), pues la movilidad es algo deseable en el desarrollo jerárquico de una carrera diplomática. En consecuencia, prácticas no institucionalizadas como podía ser la voluntad de cooperación entre el Apostolado del Mar y el Estado filipino que tenía lugar en un momento, podía resultar desconocida en otro. Esta situación hacía aún más relevante la colaboración de quienes, como Anna, tenían una presencia más extendida y arraigada en los territorios donde llevaban adelante su gestión. Así, nuestro análisis

de la trama transnacional que hasta el momento abordó los cruces entre la acción de la Iglesia, los Estados y los sindicatos, fue sorprendido tanto por los desencuentros entre sus prácticas como por la participación de nuevos agentes y conexiones. Se trata de personas que sin formar parte de instituciones centenarias como las consideradas hasta ahora, representaban un anclaje tan estable como contingente para cientos de trabajadores del mar extranjeros en la región, en el que profundizaremos en el próximo capítulo.

En síntesis, la acción de los funcionarios estatales (argentinos, uruguayos y filipinos), requería, siempre, de la mediación de otros actores sociales. Cuando todo parecía ser una “cuestión de tiempo”, las fronteras estatales se desdibujaban para dar paso a la cooperación con representantes sindicales, agrupaciones migrantes, e incluso, de personas en carácter de compatriotas o amigas, sumando más eslabones a la trama transnacional tendiente a asegurar los derechos y el bienestar de los trabajadores marítimos en el Atlántico Sur.

Punto y aparte

A lo largo de este capítulo, y de los anteriores, hemos analizado las prácticas de agentes religiosos, sindicales y estatales que procuran garantizar el ejercicio de derechos, así como el bienestar de los trabajadores marítimos de diversos orígenes nacionales en el extremo sur del océano Atlántico. Cada uno de los capítulos ha descrito también cómo las estructuras y las narrativas institucionales que integran, transitan la mayoría de las veces por caminos conectados e interdependientes, ya sea por sus simpatías, antagonismos o acuerdos tácitos e implícitos.

En cuanto a los agentes estatales, su ubicación en la trama parecería estar centrada en su capacidad ejecutora y punitiva. Sin embargo, esta capacidad no se limita a un territorio específico, sino que conlleva el cruce y la flexibilización de las fronteras. A lo largo del capítulo hemos visto a inspectores de trabajo y diplomáticos atravesando fronteras jurisdiccionales, institucionales y lingüísticas. También les

hemos acompañado en la tarea de unir espacios distantes para dar origen a cartografías que se recrean a cada paso.

En estos recorridos, nuestra primera intención de delimitar el “espacio de la ciudadanía” se confrontó con la importancia de la dimensión temporal, es decir con los límites y las posibilidades impuestos por ella; también con el compromiso sensible de los funcionarios que iba más allá de sus obligaciones como tales. Ambas cuestiones requerían otras colaboraciones, por cierto inesperadas, encarnadas en personas como Anna quien, sin formar parte del cuerpo de funcionarios estatales, era un enlace fundamental en el encuentro entre los trabajadores del mar y las políticas estatales. Un análisis de la trama transnacional para la protección de los trabajadores del mar en el Atlántico Sur sin su consideración, resultaría incompleto. Por este motivo, el próximo capítulo se detiene en la acción de personas que, como ella, salvaguardan la vida y la muerte de los trabajadores del Sudeste asiático en el extremo sur del planeta.

Capítulo 5

Cuerpos a la vista

Ya estás aquí
Y el paso que dimos
Es causa y es efecto
Cruza el amor
Yo cruzaré los dedos



Puente, Gustavo Cerati

Acto final

El 31 de marzo de 2017 el buque granelero Stellar Daisy de la compañía surcoreana Polaris Shipping, con bandera de las islas Marshall, se hundió en el océano Atlántico, a 3700 km de la costa uruguaya. Realizaba una ruta que iba de Brasil a China y estaba tripulado por veinticuatro marinos, ocho de nacionalidad surcoreana y dieciséis filipinos. Minutos antes uno de los miembros de la tripulación logró enviar una alerta a la Armada Nacional uruguaya informando que estaba entrando agua en el carguero. La misma fue recibida por el Centro coordinador de búsqueda y rescate, desde donde se avisó a los buques mercantes que circulaban por la zona. El lugar del hundimiento no se correspondía con el mar territorial de ningún Estado, pero tras la adopción del Convenio SAR (Search and Rescue) en 1979 por parte de las naciones miembro de la OMI,

cuando los océanos fueron divididos en 13 áreas de búsqueda y rescate, cada país signatario se transformó en responsable de la coordinación de acciones de rescate sin importar la bandera de los buques o la nacionalidad de las personas en peligro. De acuerdo con esta división el Stellar Daisy se hundió en el área correspondiente al Uruguay. Dos tripulantes filipinos, Jose Marie Wite Cabrahan y Renato L. Daymiel fueron rescatados por el buque granelero Elpida, que volvió sobre sus pasos para reconocer la presencia de supervivientes en la zona. En una entrevista virtual que mantuve con Renato, me contó que ninguno de los dos volvió a embarcarse. Él migró a Estados Unidos, en donde vivía su madre, y se empleó en la construcción; José regresó a Filipinas y tiene un taller de motocicletas. Los otros 22 tripulantes desaparecieron en el mar... (El Observador, 01/04/2017; La Diaria, 12/04/2018; Renato Daymel, entrevista, 22/03/2021).

Desde la notificación del siniestro los gobiernos surcoreano, uruguayo y brasileño trabajaron coordinadamente en la búsqueda de los desaparecidos. Esto fue así, hasta que el 10 de mayo de 2017, la Armada uruguaya informó que daba fin a las tareas de búsqueda (El País, 10/05/2017). Desde entonces, familiares de los trabajadores desaparecidos se movilizaron para demandar respuestas sobre las causas del siniestro, fundamentalmente en Corea del Sur, donde se encontraba la sede de la empresa naviera. En el marco de estas movilizaciones en abril de 2018, Young Ju Heo, hermana de uno de los tripulantes desaparecidos, y Young Me Kim, periodista surcoreana vocera de los familiares, viajaron hasta Montevideo y se manifestaron en la Plaza Independencia entregando prendedores y pulseras que llevaban la inscripción "Hole Stellar Daisy Never again 20170331"(La Diaria, 12/04/2018). Ambas mujeres pedían ser recibidas por el entonces presidente Tabaré Vázquez y los responsables del Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate de Uruguay para solicitar información sobre el operativo y consultar, particularmente, sobre la supuesta existencia de fotografías aéreas tomadas por un

avión estadounidense de lo que parecía una balsa de salvamento en la zona, en abril de 2017. Poco después se rectificó ese dato y se informó que se trataba en realidad una mancha de aceite.

Facundo Florit, camarógrafo, periodista y productor audiovisual uruguayo que acompañó como *fixer* a Young Me Kim durante sus tres visitas a Uruguay entre los años 2017 y 2019, me contó en una charla que mantuvimos en marzo del 2021, que ese pedido no encontró respuesta en los representantes del gobierno uruguayo y que rápidamente pasó al olvido. De acuerdo con Facundo esto fue así porque no se instó legalmente la respuesta del Estado uruguayo. Los costos para la contratación de abogados e intérpretes, los viajes y los documentos necesarios para ello, llevaron a los familiares a desistir en sus reclamos en Uruguay. En Corea del Sur la situación fue diferente. Ante la presión de los familiares, el Estado coreano contrató una empresa de exploración estadounidense para que se ocupase de las pericias y de la recuperación de la caja negra de la nave. Esto permitió que los familiares inicien un juicio contra la naviera Polaris Shipping, pues pudo comprobarse que el buque navegaba en malas condiciones. En el año 2020, la compañía fue sentenciada a pagar una multa millonaria y su CEO fue condenado a seis meses de prisión por no reportar los defectos de la nave al ministerio coreano correspondiente. Los familiares apelaron el fallo porque consideraron muy leve la pena, para quien la fiscalía había pedido cuatro años de cárcel (Offshore Energy, 24/02/2020).

En los capítulos anteriores fuimos describiendo prácticas, desenmarañando alianzas y explorando roles y motivaciones de sacerdotes, representantes sindicales y funcionarios estatales implicados en la observación y el goce de derechos de los trabajadores del mar de diversos orígenes nacionales en el extremo sur del planeta. También hemos reconocido los límites y las distancias que los alejaban, las barreras que los demoraban y los desencuentros que los apartaban de su propósito. Estas fronteras entre las prácticas institucionales abordadas y los trabajadores que cotidianamente navegan el Atlántico Sur, representan un espacio

liminar, un umbral en el que el trabajador del mar puede encontrarse –o no- con su derecho a la atención médica o, en un extremo trágico, con la muerte.

Concretamente, en el Capítulo 4 reparamos en la presencia de personas que no eran funcionarios estatales, ni miembros de las otras instituciones abordadas hasta aquí, pero cuya participación resultaba sumamente trascendente al momento de canalizar reclamos y garantizar derechos. Conocimos brevemente a Anna, una ciudadana filipina residente en Montevideo que, de acuerdo con los funcionarios consulares de su país, era una “socia” fundamental para la puesta en práctica de sus políticas de asistencia al compatriota en esta ciudad. Del mismo modo, las entrevistas con representantes sindicales revelaron la colaboración recibida por parte de los miembros del Consulado honorario de Indonesia en Montevideo quienes, a su vez, ponderaron la asistencia recibida por parte de Jesica, una joven uruguaya conocedora del bahasa y también de cientos de trabajadores del mar indonesios. En este capítulo, nos detenemos en las prácticas de estas personas que, en los bordes de la institucionalidad abordada por esta tesis, participaban activamente de la trama transnacional tendiente a asegurar los derechos y el bienestar de la asistencia a marinos extranjeros en este extremo del planeta. Se trata de personas que no están obligadas ni jurídica ni institucionalmente a prestar asistencia a estos trabajadores, sino que son motivadas por otros tipos de responsabilidades ancladas en sentimientos y vínculos que contrastan con los elementos aparentemente más racionales o instrumentales de la ciudadanía (Jelin 2022).

Con el objetivo de indagar en estas solidaridades, sus convergencias y divergencias en la trama analizada, en primer lugar, presentamos brevemente las coordenadas de acceso al derecho a la salud por parte de trabajadores del mar filipinos e indonesios en el Atlántico Sur. Profundizaremos luego en las prácticas llevadas adelante por el pequeño grupo de migrantes filipinos residentes en Montevideo, liderados por Anna, en auxilio de sus connacionales hospitalizados en esa ciudad. Finalmente, nos detendremos en los miembros y colaboradores

uruguayos del Consulado honorario de Indonesia y en las responsabilidades en la que fundamentan su asistencia a los trabajadores del mar del país que representan.

Identificaciones y cartografías calientes

Bauböck (2010) ha denominado “identidades calientes” a aquellas en las que los lazos afectivos y las emociones representan los disparadores de los procesos políticos transfronterizos. De acuerdo con el autor, los debates sobre esta dimensión subjetiva de la ciudadanía se han dividido entre aquellos que apelan a sentimientos de lealtad hacia la propia comunidad o nación (Anderson, 1993; Nussbaum, 2010); y los que promulgan una perspectiva ética comprometida con el bienestar de la humanidad toda, más que con un grupo particular de personas (Bosniak, 2000; Harvey, 2018; Held, 2010; Van Den Anker, 2010). Sin embargo, en contextos transnacionales y de alta movilidad como el que analizamos, en los que las interacciones cotidianas incluyen a personas de diversas identificaciones y adscripciones nacionales, esta división resulta controvertida ya que es posible encontrar diversos cruces y amalgamas (Pries, 2012), tal y como nos proponemos indagar en este capítulo.

A nivel mundial, el 30% de los trabajadores de la marina mercante y el transporte de pasajeros proviene de Filipinas (OIM, 2013) y, según datos de la FAO (2020), cerca del 40% de los miembros de las tripulaciones en la pesca industrial de altamar son reclutados desde Indonesia. Las aguas al sur de la línea del Ecuador no escapan a esta tendencia. Si bien no existen datos precisos sobre el número de trabajadores de ambos países del Sudeste asiático en el Atlántico Sur, las estimaciones del personal diplomático de Filipinas e Indonesia, indican que la cifra superaría el millar mensual⁸².

⁸² Tampoco existen datos precisos sobre el número de tripulantes que parten de estos países a trabajar en embarcaciones extranjeras, pues únicamente se registran a aquellos que lo hacen a través de canales legales (Nur, 2021).

Como apuntamos en el capítulo anterior, desde la década de 1970 Filipinas lleva adelante una política de colocación de trabajadores en el exterior que fue también instrumentada por el Estado indonesio pocos años después (Ananta, 2009). En ambos países, el trabajo marítimo en naves extranjeras representa un importante mercado para la colocación de sus trabajadores (OIT, 2014; Nur, 2021). Más allá de que se trata de dos naciones insulares con una larga tradición en la navegación y la pesca, la incorporación de trabajadores en el mercado marítimo transnacional cuenta con importantes ventajas para este tipo de políticas, pues para ello, no son necesarias visas ni permisos de residencia, no hay costos de hospedaje para los trabajadores que se desplazan y, en la mayoría de los casos, tampoco de alimentación. Dependiendo del contrato, algunas empresas envían mensualmente parte del salario en dólares de sus tripulantes a un representante de sus familias y los trabajadores retornan una o dos veces al año a sus hogares, facilitando así la recepción de remesas en la economía local (Lepratti, 2018).

Sin embargo, a pesar de sus similitudes, cada uno de estos países desarrolló distintas “ventajas comparativas” (Ananta, 2009). Así, mientras los marinos filipinos tripulan principalmente buques mercantes y cruceros, y cuentan con determinadas calificaciones y formación; sus pares indonesios son contratados en gran medida en buques factoría y/o calamareros de navieras chinas, coreanas o taiwanesas, entre otras. En este caso, los requerimientos suelen ser la resistencia física y la velocidad en el trabajo manual (Nur, 2021). Los tipos de contrato y las condiciones laborales varían considerablemente, tornando diversas también las problemáticas y demandas presentadas entre los trabajadores de uno y otro país (Ananta, 2009; Nur, 2021)⁸³.

A pesar de estas diferencias, todas diversas ramas del trabajo marítimo están catalogadas como actividades laborales peligrosas, debido a la recurrencia de

⁸³ De acuerdo con diversos informes, los salarios de los pescadores indonesios suelen estar muy por debajo del mínimo de U\$S 600 estipulado por la OIT para el sector (OIM: 2013; OIT, 2014) Las condiciones de higiene, seguridad y la alimentación en los buques pesqueros que tripulan también son un tema de preocupación para organizaciones internacionales como la OIT (2014) y la OIM (2013). Además, la prevalencia de casos de maltrato físico y tráfico de personas en el sector viene siendo denunciada por organizaciones no gubernamentales como Verité (2016) y The Global Slavery Index (2018).

accidentes y a la lejanía respecto de centros auxilio y de salud⁸⁴. En este contexto, la atención médica y la repatriación de los marinos heridos o fallecidos en altamar son derechos consagrados desde los primeros convenios sobre el trabajo marítimo que datan, como vimos, de comienzos del siglo XX (Caruso, 2017). Ahora bien, ¿cómo acceden a esos derechos los trabajadores filipinos e indonesios en el Atlántico Sur?

Como puntualizábamos en el capítulo anterior, los marinos que se accidentan, enferman o fallecen en aguas internacionales cercanas a la jurisdicción británica en la región son trasladados hacia Montevideo, convirtiendo a esta ciudad en una escala relevante en los circuitos para la atención del derecho a la salud y repatriación de los trabajadores del mar extranjeros. Según datos publicados por la organización Océanos Sanos (2020), entre los años 2013 y 2018, fueron desembarcados en el puerto de Montevideo 53 tripulantes de buques extranjeros fallecidos, es decir un trabajador del mar por mes. En el año 2018, este promedio fue superado, alcanzando el número de 15 trabajadores. Ocho de ellos provenían de Indonesia, cuatro de China, dos de Perú y uno de Taiwán.

Cuando sucede un accidente, los trabajadores heridos o fallecidos en altamar pueden ser transportados hasta las costas uruguayas por el barco que tripulaban, por aeronaves británicas o a través de múltiples trasbordos entre diferentes buques, dependiendo de diversas variables como el tipo de lesión, enfermedad o la causa de muerte. En todos los casos, el capitán debe notificar a la agencia marítima a cargo de la gestión del buque. Desde allí alertan a la Prefectura Nacional Naval y la ANP, al seguro médico contratado y, en los casos de fallecimiento, a la Jefatura de Policía de Montevideo. También informan a los representantes diplomáticos del país de origen del trabajador.

Tanto la Embajada como el Consulado de Filipinas e Indonesia concurrentes para Argentina y Uruguay tienen su sede en Buenos Aires, mientras que en

⁸⁴ Según la OIT (2014) ocurrían 24 mil accidentes mortales por año y 24 millones de accidentes no mortales en el sector.

Montevideo la representación está a cargo de consulados honorarios. De acuerdo con la Convención de Viena (ONU, 1963) los cónsules honorarios deben cumplir funciones similares a la de sus homónimos de carrera. Estos, suelen ser nacionales del Estado receptor o residentes en su territorio, generalmente no son remunerados y, por lo tanto, frecuentemente realizan otras actividades profesionales (Yturriaga Barberán, 2017).

Para ser designadas como cónsules honorarios las personas suelen postularse para ocupar el cargo ante la embajada del Estado en cuestión, o son invitadas por la misma a hacerlo. Aunque generalmente se limitan a actuar en nombre del cónsul de carrera al que responden y a emitir documentos, la labor de los consulados honorarios puede presentar variantes. Precisamente, el carácter multi-situado de esta tesis, tanto desde el punto de vista espacial como institucional, nos permite abordar en este capítulo las acciones de asistencia a trabajadores del mar llevadas adelante por representaciones diplomáticas de dos naciones distintas en una misma ciudad, con implicaciones diferentes de sus respectivos cónsules honorarios.

En los años en que desarrollé mi trabajo de campo, el cargo de cónsul honorario de Filipinas en Montevideo era ocupado por Juan María Mailhos Gutiérrez (2011-2020) quien tras su renuncia, fue sucedido por pocos meses por Eduardo Ferrari. En 2022, Anna María G. Zosa, fue invitada a desempeñarse como tal. Por su parte, el cargo de cónsul honorario de Indonesia en Montevideo, era ejercido por Nicolás Potrie, ciudadano uruguayo y director de una empresa local especializada en la comercialización de agroquímicos. Sus relaciones profesionales y comerciales con Asia, especialmente con la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN)⁸⁵ con sede en Yakarta habían impulsado su nominación y designación en dicho puesto.

⁸⁵ ASEAN es una organización intergubernamental de Estados del sudeste asiático creada en 1967. En la actualidad está integrada por diez países de la región: Birmania, Bunéi, Filipinas, Indonesia, Laos, Malasia, Singapur, Tailandia y Vietnam.

Hasta 2022 los representantes honorarios del Estado filipino en Montevideo se dedicaban principalmente a la gestión de documentos y a la promoción de acuerdos comerciales, mientras que otras prácticas de asistencia al compatriota eran solicitadas por los funcionarios diplomáticos de carrera directamente a Anna, desde Buenos Aires. En cambio, la labor del Consulado honorario de Indonesia en Montevideo, llevada adelante por Nicolás Potrie y Mónica, su secretaria, iba más allá de la expedición de documentos. Ambos realizaban visitas a los trabajadores del mar indonesios hospitalizados, les facilitaban ropa y comida, mientras desde Buenos Aires se realizaban las gestiones administrativas para su repatriación en caso de ser necesaria.

Como filipinos residentes en Montevideo o representantes honorarios del gobierno indonesio, Anna, Nicolás y Mónica no tenían la obligación jurídica de realizar estas acciones. Sus actividades pueden interpretarse como parte de una ética de la responsabilidad que, de acuerdo con Elizabeth Jelin (2022a), es un rasgo constitutivo –y a veces pasado por alto- de la ciudadanía. Esta responsabilidad es distinta de la obligación que surge del ejercicio de un cargo o función, como lo es el caso de las analizadas en los capítulos anteriores. Anna, Nicolás y Mónica actuaban, aun cuando podrían replegarse en la inacción. En sus casos, actuar o no actuar resultaba de una decisión personal ética y, no hacerlo, no tenía sanción legal. ¿Qué los movilizaba? ¿Cómo lo explicaban? Para comenzar a responder a estas preguntas, en los próximos párrafos volveremos sobre los pasos de Anna y sus compatriotas y sus aportes a la política extraterritorial de Filipinas en el Atlántico Sur.

Anna y los “pequeños gestos” de la acción consular filipina

La diáspora filipina ha sido catalogada como la tercera a nivel mundial - después de la china y la india - con más de ocho millones de personas viviendo fuera del territorio nacional, cuyas remesas representan el diez por ciento del PBI del país (Migration Policy Institute, 2017). Desde los estudios transnacionales, las diásporas como grupo de personas con un origen común que se encuentran dispersas en el

extranjero vienen siendo ampliamente analizadas. Las líneas de investigación abordan diversos procesos, sus lealtades, acciones políticas, prácticas culturales y organizacionales (Bauböck, 2010; Ben Rafael 2013; Faist, 2010, Merenson, 2015; Rodrigo, 2017). También han explorado cuestiones en torno a la producción y reproducción de la "comunidad imaginada" a través del trabajo colaborativo de migrantes, funcionarios estatales, formuladores de políticas públicas, académicos y miembros de organizaciones internacionales (Faist, 2013; Rodrigo, 2017). En este sentido, Faist (2013) afirma que las diásporas no pueden ser consideradas de forma independiente de los actores estatales e institucionales, sino que, por el contrario, están constituidas por ellos. Al mismo tiempo, y a la luz de lo adelantado respecto de la colaboración entre los funcionarios filipinos en Buenos Aires con los residentes de ese país en Montevideo, tampoco es posible analizar las prácticas estatales sin considerar la participación activa de los miembros de la diáspora por más pequeña que ésta sea. Esto reafirma el intrincado carácter de la trama transnacional que aborda esta tesis que, ahora, nos conduce a Anna.

En una entrevista realizada antes de que fuese nombrada cónsul honoraria, Anna definía la actividad que realizaba junto a otros filipinos y filipinas en Uruguay como "algo cultural". Decía que "de vez en cuando" asistía a marinos que llegaban al puerto de Montevideo (Anna, entrevista 30/03/2021); mientras que las actividades regulares con el grupo de residentes consistían en almuerzos y "tardes de karaoke". También compartían información a través de un grupo en la red social Facebook (Filcom, Filipinos in Uruguay).

De acuerdo con lo que se publica en esta red social, el grupo conformado por cinco mujeres y dos hombres, tenía como objetivos: "vincular y conectar a los filipinos en Uruguay"; "inspirar, empoderar y elevar el espíritu de la cultura y las tradiciones filipinas"; "servir, desarrollar y apoyarse unos a otros en una relación creciente y armoniosa orientada a la familia"⁸⁶.

⁸⁶ Traducción propia del texto original en inglés



Imagen 27: Encuentro de filipinos residentes en Uruguay con el capitán Francisco Lawas III.

Fuente: Fotografía facilitada por Anna G. Zosa.

Si bien la asistencia a trabajadores del mar hospitalizados en Montevideo eran situaciones que esporádicamente los congregaban, también se ocupaban de brindar colaboración y apoyo a aquellos filipinos que, circunstancial e inesperadamente, debían hacer escala en Uruguay. Esto, de acuerdo con Anna, era necesario porque:

Los tripulantes bajan con lo puesto. Si el marino cuenta con un seguro médico, la agencia se encarga de llevarlos al sanatorio, más cuando están allí no tienen a nadie. Entonces entre nosotros nos turnamos. Porque si un pariente está internado, tenemos que llevar jugo, fruta, toallas extra. Ellos no tienen a nadie. Entonces estamos ahí y cuidamos la cosa básica (Anna, entrevista 30/03/2021).

Como mencionamos más arriba, los trabajadores del mar filipinos se desempeñaban sobre todo en la industria del transporte marítimo de mercaderías o de pasajeros. Se trata rubros en los que las empresas suelen cumplir con las obligaciones estipuladas por la normativa internacional. Por esta razón, en la mayoría de los casos, los trabajadores asistidos en Montevideo contaban con un seguro médico estipulado en su contrato laboral. Es decir, las agencias marítimas,

cumplían con su obligación legal de garantizar su acceso a la atención médica. A pesar de ello, como explicó Anna, este derecho podía no ser debidamente usufructuado por el trabajador si no había alguien que cuidara “la cosa básica” mientras permanecían hospitalizados en la capital uruguaya.

Un ejemplo de la diferencia que esta intervención podía significar para el bienestar de los trabajadores resulta claro en las palabras de Anna. Luego de una de nuestras entrevistas me envió un correo para compartirlo. El correo decía:

Ay Patricia ahora estoy mirando el informativo y hablan de un vietnamita que llegó desde Port Stanley para el Hospital Británico aquí. Acaban de llevarlo al manicomio por problemas psiquiátricos. Me olvidé de contarte de un caso muy interesante que tuvimos aquí en 2019 con el cual hicimos todo lo posible para llegar a un diagnóstico fisiológico porque el Sanatorio Americano quería mandar al joven tripulante al manicomio también (Anna, correo electrónico enviado el 03/03/2021).

El caso recordado por Anna era el de Alvirzon Luzon, un marino filipino de 28 años que había sido traslado desde las Islas Malvinas Montevideo por sufrir alucinaciones y convulsiones. Tras ser notificada por el Consulado, Anna se presentó ante el personal médico a cargo de su atención, quienes le transmitieron su decisión de trasladarlo al Hospital Vilardebó, un nosocomio especializado en el tratamiento de pacientes psiquiátricos agudos. Preocupada por la suerte que correría el joven en esa institución, buscó información en Internet sobre posibles causas a los síntomas que presentaba. Allí pudo averiguar sobre la enfermedad de Marchiafava Bignami (EMB), una encefalopatía poco frecuente, que puede ser causada por alcoholismo o por deficiencias nutricionales. Al tratarse de un trabajador del mar, cualquiera de las dos opciones era posible⁸⁷. Anna comunicó su hallazgo a los médicos del Sanatorio Americano y les sugirió que intentaran un tratamiento por estas causas, antes de enviarlo al hospital psiquiátrico. Los médicos aceptaron su recomendación y comenzaron a suministrar suplementos vitamínicos

⁸⁷ La recurrencia de problemas nutricionales y de salud mental entre los trabajadores del mar han sido analizados por diversas investigaciones co-financiadas por la ITF y cámaras navieras europeas. Al respecto véase ITF Seafarers' Trust, 2019; ISWAN, 2020; Sampson et al 2019.

al joven, quien progresivamente se recuperó sin necesidad de otro tipo de medicación. Quizás, sin su intervención, la suerte del marino hubiese sido otra... Aunque fue convocada y asistió al joven en calidad de connacional, Anna refiere a sus prácticas como algo que hubiese hecho por “cualquier familiar”. Alvirzon Luzon empleaba también términos familiares para referirse a ella.

Las exploraciones feministas sobre la ciudadanía (Jelin, 2022; Lister, 2012; Scott, 2013; Yuval -Davis 1996), han analizado cómo las relaciones de género moldean tanto prácticas como lenguajes y han criticado a las perspectivas liberales clásicas por no incluir el trabajo de cuidado en la problematización de esta categoría. Por su parte, desde la década de 1980 y en el marco de los estudios transnacionales, distintas investigaciones abordaron las cadenas globales de cuidado indagando en el lugar que ocupan las emociones y los afectos en el orden social creado por ellas (Comins Mingol, 2015; Kofman, 2016; Molinier, 2018; Tronto, 1987; Tronto et al, 2017; Yeates, 2012).

Esta tesis comparte la perspectiva situada e interdependiente de la vida social, al tiempo que enfatiza el carácter político de estas prácticas entrelazadas con el parentesco y el lenguaje familiar. Tratados como tales, la asistencia brindada por Anna y sus compatriotas a los marinos en Montevideo era una pieza fundamental para la puesta en práctica de una política pública que le ha garantizado al Estado filipino el ingreso de cuantiosas divisas durante décadas⁸⁸. Por otra parte, también contribuían al bienestar y la recuperación de una fuerza de trabajo que mueve industrias millonarias como lo es el transporte internacional de mercaderías, los cruceros turísticos y la pesca industrial (OMI, 2022). Así, estos gestos cobran relevancia en la gobernanza del trabajo marítimo transnacional en el Atlántico Sur y resultan un aporte a la economía global.

En 2020 la labor de Anna resultó nuevamente fundamental cuando el crucero Greg Mortimer estuvo varado en Montevideo. A lo largo de seis semanas ella ofició como traductora entre los médicos y las familias de los tripulantes filipinos afectados

⁸⁸ De acuerdo con datos del Banco Mundial (2023), las remesas recibidas por Filipinas en 1975 fueron de 103 millones de USD, mientras que en 2022 superaron los 30 mil millones de USD.

por el virus Covid-19, especialmente con la esposa del trabajador fallecido. Según contó Anna: “Ella no hablaba mucho inglés y el médico quería tener contacto con alguien que no fuera de la agencia marítima” (Anna, entrevista 03/03/2021). Es decir, tanto los médicos como el cuerpo diplomático de su país y las familias de los trabajadores, contaban con su intermediación para garantizar el debido acceso al derecho a la salud y a la repatriación de los restos.

Pero así como era convocada por la Embajada en Buenos Aires para asistir a sus compatriotas, en otras ocasiones era la propia Anna quien buscaba la manera de acercarse a sus connacionales en tránsito y en problemas. Tal fue el caso del juicio contra el capitán Francisco Lawas III. Al conocer la situación por los medios, solicitó el teléfono del capitán al Consulado en Buenos Aires y le envió un mensaje. Durante los meses que el capitán estuvo en Montevideo ella lo visitaba regularmente y lo invitaba a participar de las reuniones que realizaba junto a otros filipinos en Uruguay. Anna lo recordaba como “una persona muy cálida, es una buena persona...Y era como un abuelo para los hijos de los que nos reunimos acá” (Anna, entrevista 04/12/2022). Las últimas noticias que habían recibido de su parte indicaban que estaba navegando nuevamente en altamar.

Comúnmente surgían simpatías y amistades a partir de los encuentros entre los filipinos residentes en Uruguay y los trabajadores del mar asistidos, los vínculos se prolongaban a través de WhatsApp y Facebook. También organizaban nuevos encuentros en caso de que los marinos volvieran a hacer escala en Montevideo.



Imágenes 28 y 29: Visita de Anna a tripulantes del Greg Mortimer en el Puerto de Montevideo en el mes de octubre de 2022. Fuente: Fotografías facilitadas por Anna María G. Zosa.

Las prácticas implicadas en la asistencia consular al compatriota se tornaban así personales e íntimos. Quizás por esta intimidad y, seguramente porque ambas somos mujeres, fue que en una entrevista con Anna escuché por primera vez durante el trabajo de campo, la referencia a un pedido particular de una trabajadora del mar. Se trataba de una tripulante del crucero Greg Mortimer, que debió permanecer en cuarentena en un hotel montevideano y no contaba con artículos de higiene menstrual.

La participación femenina en el mercado laboral marítimo, así como la visibilización de las diversas opciones de género y sexualidad entre los, las y les trabajadores del mar, suponen nuevos desafíos a la ciudadanía y gobernanza del trabajo en los mares que no han sido abordados hasta ahora por esta tesis. Detengámonos sobre este punto en los próximos párrafos, asociado también a las múltiples tareas de Anna.

¿Y las trabajadoras del mar?

En los capítulos precedentes, hemos descrito y analizado problemáticas presentadas exclusivamente por trabajadores varones a sacerdotes, sindicalistas y funcionarios, también varones. Esto es así por varias razones. En primer lugar porque los primeros representan casi el 99% de la fuerza de trabajo en el sector marítimo de altamar (BIMCO-ICS, 2021), la totalidad en el caso de los sacerdotes de la Iglesia católica y un alto porcentaje de las jerarquías sindicales y estatales tanto en Argentina como en Uruguay (Lenguita, 2021; Machado-Ortiz, 2015; ONU Mujeres, 2021; SIGEN, 2020). Lo mismo sucede con los cuerpos diplomáticos de Filipinas e Indonesia (Banco Mundial, 2021; ONU Mujeres 2021b). En segundo lugar, porque la normativa y las instituciones que participan de la gobernanza del trabajo marítimo fueron pensados originalmente para sujetos de género masculino, por lo que cuestiones vinculadas a otros géneros no han sido abordadas sino hasta muy recientemente. Consecuentemente, fue en los márgenes de la trama

transnacional que abordamos aquí que nos encontramos con otros temas y sujetos de ciudadanía y gobernanza⁸⁹.

Según un informe de las cámaras navieras BIMCO e ICS (2021), las mujeres representan el 1,2% de la mano de obra marítima mundial⁹⁰. Este pequeño porcentaje supone un número de 24.059 mujeres, que aumenta progresivamente desde que en la década de 1980 la OMI comenzó a promover su contratación en la industria⁹¹. Por aquellos años el transporte marítimo se enfrentaba a una crisis de déficit de oficialidad. Promover entonces la contratación de mujeres fue uno de los caminos ensayados para abordar esta creciente escasez (Sampson y Acejo, 2023)⁹². Estudios recientes han puesto de relieve los múltiples problemas a los que se enfrentan habitualmente las mujeres marítimas en un contexto laboral con una histórica predominancia de trabajadores del género masculino (ISWAN, 2023; OIT, 2003; Sampson y Acejo, 2023).

En 2022, de acuerdo con datos publicados por ISWAN (2023), el 3,8% de las llamadas a la línea SeafarerHelp - la línea de ayuda para la gente de mar mencionada ya en el Capítulo 2 – fueron realizadas por mujeres. Las cuestiones planteadas por las trabajadoras del mar eran significativamente diferentes de las expuestas por sus colegas masculinos, en particular en relación a experiencias de abuso, intimidación, acoso y discriminación, que representaban el 16,7% de los casos denunciados. Las preocupaciones en torno a su salud mental ocupaban el

⁸⁹ Aunque durante el trabajo de campo no fueron relevados casos en torno a problemáticas de las personas LGTBIQ+ que trabajan en el mar, sus demandas comienzan a ser escuchadas en espacios de toma de decisiones internacionales. En este sentido, en mayo de 2023 tuvo lugar en la ciudad de Panamá el foro “I exist to” organizado por la Universidad de Newcastle con el objetivo de visibilizar sus derechos en la industria marítima. El foro, promovido por Gustavo Aguilar Miranda, investigador y activista, contó con el apoyo y la participación de representantes de la ITF, la Universidad de Newcastle y la OMI. También en 2023, por primera vez, una sesión del Comité de Cooperación Técnica de la OMI, la número 73, consideró en su agenda un informe respecto a las personas LGTBIQ+ en la industria marítima (Natilus.org. 2023).

⁹⁰ El 94% de ellas estaban empleadas en buques de traslado de pasajeros como ferrys y cruceros (BIMCO-ICS, 2023).

⁹¹ El 18 de mayo fue declarado el Día Internacional de la Mujer Marítima por la OMI en 2022.

⁹² La OMI estima que para el año 2026 necesitará 89.510 oficiales adicionales para operar la flota mercante mundial (Sampson y Acejo, 2023).

segundo lugar, representando poco menos del 10%. Entre los hombres, en cambio, los motivos más frecuentes para contactar a la línea SeafarerHelp tenían que ver con procurar información sobre centros Stella Maris (12,0%) o apoyo para cuestiones de repatriación (7,9%), tal y como hemos analizado en los capítulos precedentes. Esta diferencia presenta sucintamente la influencia del género no solo en las maneras de nombrar y asistir a quienes trabajan en el mar, sino que indican también las decisiones sobre qué derechos reclamar y a quiénes recurrir.

Desde hace tiempo, los feminismos (Buttler, 2002; Federici, 2010; Jelin, 2022; Lister, 2012; Scott, 2013) y otras perspectivas críticas de la ciudadanía, como el marxismo (Hardt y Negri, 2001; Robinson, 2007) y el pos-colonialismo (Amin, 1989; Dussel, 2001; Fanon, 2009), han puesto en entredicho los supuestos de igualdad y universalidad de categorías como “ciudadano” y “trabajador” para señalar las diferencias de la experiencia humana conforme el género, la edad y los rasgos fenotípicos de las personas. Aunque consideran que concebir a todos los seres humanos como iguales resultó efectivo al propósito de eliminar privilegios atribuidos al nacimiento, la familia, la riqueza, la propiedad y la religión (Scott, 2013); también señalan que esta abstracción no resuelve las desigualdades en el acceso a derechos y el ejercicio de la ciudadanía. Por el contrario, mantener la ilusión de la igualdad entre sujetos jurídicos desarticulados de su corporalidad y de los contextos sociales en los que llevan adelante sus reclamos puede profundizar aún más los desequilibrios y las injusticias (Jelin 2022).

En 2023, con el propósito de identificar problemas y soluciones concretas para una mayor equidad de género en el transporte marítimo europeo, Helen Sampson e Iris Acejo (2023) publicaron un informe que contó con el apoyo financiero de la Universidad de Cardiff, The Seafarers' Charity, la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA). Uno de los problemas señalados en él estaba vinculado a la necesidad del suministro de productos menstruales. Según los datos recopilados por el estudio, las trabajadoras del mar normalmente empacan estos productos acorde a la duración de su contrato de trabajo en el mar. Sin embargo,

cuando el tiempo en el mar se extiende inesperadamente - como ocurrió con el crucero Greg Mortimer - las trabajadoras pueden quedarse sin suministros suficientes. En un entorno laboral masculinizado, indica el informe, las trabajadoras suelen sentirse incómodas al manifestar sus necesidades o preocupaciones sobre este tema (Sapmson y Acejo 2023). Sin duda, frente a una interlocutora como Anna, expresar esta necesidad resultó posible para las trabajadoras de Greg Mortimer.

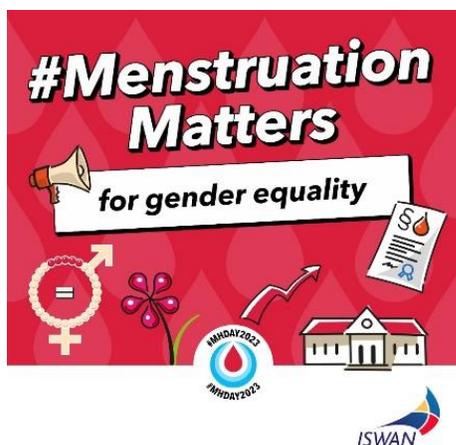


Imagen 30: El 28 de mayo de 2023 la ISWAN se asoció a la campaña de la Organización Mundial de la Salud (OMS) por el Día de la Higiene Menstrual para visibilizar los desafíos que enfrentan las mujeres marítimas cuando trabajan a bordo respecto a este tema. El suministro de productos menstruales no suele ser facilitado por instituciones miembro de la ISWAN como los centros Stella Maris abordados en esta tesis (ISWAN, 2023).

La solidaridad hacia los connacionales inherente a las prácticas de la diáspora filipina en Montevideo se entramaba en el género y el parentesco. Pero así como de contingentes eran los cruces entre las solidaridades y responsabilidades, también los eran las condiciones para su sostenimiento. En este punto, la designación de Anna como cónsul honoraria fue crucial. En febrero de 2022, mientras el cargo de cónsul honorario en Montevideo estaba vacante, el Consulado filipino en Buenos Aires fue contactado a través de Facebook por una trabajadora doméstica que se encontraba en Montevideo y denunciaba ser víctima de explotación laboral. Como en otras situaciones, Miguel le solicitó a Anna que visitara a la trabajadora en problemas. Pero como decía: “Yo no podía presentarme en la casa sólo como una filipina cualquiera” (Anna, entrevista 04/12/2022). Fue esta situación la que propició su nombramiento como Cónsul honoraria de Filipinas en Montevideo. Tal investidura la autorizaba a asistir junto a los Inspectores de Trabajo de Uruguay al domicilio donde se encontraba la trabajadora y acompañarla en el proceso legal ante sus empleadores. Esta designación le presentó nuevos desafíos, esta vez relacionados con las actividades burocráticas del Consulado, como la

expedición de documentos. Con un trabajo de tiempo completo como docente, sin oficina ni asistencia administrativa, la labor consular honoraria “tradicional” le demandaba tiempos y espacios que le eran difíciles de encontrar. Aunque en nuestra última entrevista en diciembre de 2022 mantuvo su tono de voz pausado y amable de las anteriores, no dejó pasar la oportunidad de manifestar reiteradas veces su sensación de agobio y cansancio. El trabajo burocrático y las reuniones diplomáticas implicaban una demanda de tiempo que, esporádicamente, dedicaba a los connacionales provenientes de altamar que llegaban a Montevideo.

Conozcamos ahora las actividades de Nicolás, Mónica y Jesica como colaboradores uruguayos de la política exterior de la República de Indonesia.

Nicolás, Mónica y “algo de todas las semanas”

La sede del Consulado honorario de Indonesia en Uruguay se encuentra en las oficinas de la empresa que dirige Nicolás Potrie, próximas al Aeropuerto Internacional de Carrasco, a unos 23 kilómetros de distancia del puerto de Montevideo. Desde el inicio de su gestión, el cónsul y su equipo fueron sorprendidos por la frecuencia de situaciones en las que era necesario asistir a trabajadores heridos y fallecidos desembarcados en la principal terminal portuaria del país. Como comentó Nicolás al inicio de nuestra primera entrevista:

Más allá de los temas económicos, comerciales y culturales, lo humanitario fue lo primero que empezamos a recibir. No sabíamos de ese mundo del tema de los marineros y, la verdad, que fue lo primero que tuvimos que encarar. ¡Y era algo de todas las semanas! (Nicolás, entrevista 17/11/ 2022).

Los “temas humanitarios” presentados por parte de los marinos consistían principalmente en situaciones en las que era necesaria su hospitalización o repatriación a causa de lesiones que les impedían volver a trabajar, así como casos de fallecimiento. Ante ello, el cónsul honorario también mencionó los límites de su injerencia:

Nosotros tenemos una jurisdicción hasta cierto punto. Si se están vulnerando derechos fundamentales de la persona sí intervenimos, pero después es un tema del contrato privado. Funciona así... Yo no puedo cambiar las reglas del sistema de trabajadores marítimos... (Nicolás, entrevista 17/11/ 2022).

Los temas relativos al salario o el trato recibido por los trabajadores, no eran abordados por los representantes consulares. Estos eran derivados a Francisco del Gaudio, secretario general de la UTT, con quien tenían muy buena relación. De hecho, en las entrevistas que sostuve con cada uno de ellos, ambos elogiaron sus respectivas gestiones.

Indagar sobre los términos de un contrato laboral podía dar lugar a controversias y a situaciones tensas con empresarios como el propio Nicolás Potrie. Por otra parte, ir más allá de la atención de “lo humanitario” significaba adentrarse en aguas turbulentas no solo para el cónsul sino también y, especialmente, para los trabajadores. Como vimos en el Capítulo 3, referido a la acción sindical, en ocasiones los trabajadores desestimaban llevar adelante reclamos de derechos por miedo a represalias por parte de sus empleadores. “El miedo a hablar, el miedo a declarar, el miedo a contar...eso es una constante”, decía Nicolás: “A veces llegan al hospital en estado crítico, mal nutridos, con marcas de golpes...Pero lo primero es salvarle la vida...Y a veces son cosas difíciles de comprobar” (Nicolás Potrie, entrevista 18/11/2022).

La descripción de Potrie remite a la pregunta por cómo actuar ante un cuerpo sufriente, ante el riesgo de muerte. El antropólogo y médico Didier Fassin (2004) analizó el carácter de la enfermedad o el accidente como acontecimiento que pone en marcha la acción política. Su noción de "gobierno humanitario" (Fassin 2016) alude al despliegue de sentimientos morales y compasión en el lenguaje político. En efecto, las lesiones, las enfermedades o el fallecimiento - que suelen pensarse como acontecimientos en el orden de lo privado (Fassin, 2004; Levinas, 2001; Mauss, 1991)- eran los eventos que ponían en contacto a los trabajadores del mar indonesios con los representantes diplomáticos de su país en el Atlántico Sur. Como

describimos más arriba, debido al carácter transitorio de su paso por tierra y, al tratarse de trabajadores que realizaban su labor en buques de otras banderas, no existían registros consulares precisos sobre su presencia en este extremo del océano. En cambio, al momento de un accidente, dolencia o muerte, no sólo se tomaba nota de sus datos personales, sino que también se contactaba a sus familiares. En estas situaciones concretas los trabajadores filipinos cobraban cuerpo, configuraban un número, se volvían legibles para su gobierno.



Imagen 31: Nicolás Potrie despidiendo a trabajadores del mar en el Aeropuerto de Carrasco rumbo a Indonesia luego de haber recibido atención médica en Montevideo. Fuente: Fotografía facilitada por el Consulado Honorario de Indonesia en Uruguay.

Estos acontecimientos habilitaban, además, circulaciones y movimientos que en otros contextos les eran negados. Al igual que los filipinos, los ciudadanos indonesios requieren una visa para ingresar a Uruguay. Sin embargo, en caso de enfermedad o accidente los trabajadores del mar damnificados no necesitan ningún tipo de documento e ingresan con una visa humanitaria. Mónica, quien trabajaba como secretaria tanto para la empresa dirigida por Nicolás como para el Consulado de Indonesia en Montevideo, se ocupaba de esta tarea. Pocos días antes de nuestra entrevista la habían contactado desde la Embajada británica en Uruguay para

consultarle sobre los trámites necesarios para el ingreso al país de un trabajador indonesio que estaba siendo trasladado desde las Islas Malvinas. “Se ve que era una chica nueva”, comentó Mónica y continuó:

“No hay que hacer nada”, le dije. “Cuando llegue, derecho al hospital”. La agencia se tiene que encargar de avisar a Migraciones, pero el Consulado no precisa hacer nada. La agencia si se entera que están viniendo ya pide a Migraciones la autorización especial de ingreso por causas humanitarias. Entonces entran con la autorización del Ministerio del Interior, la Dirección de Migraciones, y después la agencia hace todos los trámites necesarios” (Mónica, entrevista 18/11/2022)

Más allá de la emergencia, es una situación común que los tripulantes trasladados en estas circunstancias no cuenten con sus documentos pues, generalmente, tanto el pasaporte como la libreta de embarque⁹³ son retenidos por el capitán o la agencia marítima durante el tiempo que dure el contrato. La retención de documentos es un procedimiento habitual en la industria pesquera. Esto no solo impide que los trabajadores puedan decidir libremente cuándo abandonar su lugar de trabajo, también suele ser utilizado para extorsionar, y evitar o retrasar el inicio de reclamos legales (Ananta, 2009; Lepratti, 2018; Nur, 2021). No obstante, un cuerpo sufriente no necesita documentos para circular y los controles burocráticos ceden ante el derecho a la atención médica.

La presencia del cuerpo para dar lugar a la acción política, también resultaba relevante en las prácticas de los representantes diplomáticos. Mónica realizaba tareas consulares desde abril del 2020, hasta entonces, desconocía el mundo del trabajo marítimo transnacional. Temas como el uso de Banderas de Conveniencia,

⁹³ En la libreta de embarque consta que el marino ha recibido la instrucción básica en temas relativos a la seguridad del buque, de acuerdo a lo establecido por el Convenio Internacional sobre la *Formación, titulación y guardia para la gente del mar* (OMI, 1995). Gonzalo Crovetto Díaz (2020) ha analizado los documentos que permiten y garantizan el embarque de los tripulantes como una documentación que habla de una posible ciudadanía restringida al trabajo en un mercado laboral transnacional que al mismo tiempo indexa la capacidad del tripulante de desplazarse en relación al ejercicio de su trabajo. Por otra parte, estos documentos corresponden a acuerdos internacionales, que una vez ratificados por los Estados son tramitados por organismos públicos. Dejando ver nuevamente el entramado entre lo internacional y lo nacional para su ejercicio efectivo.

los diversos tipos de contrato, así como los procedimientos y documentos necesarios para el traslado de los trabajadores accidentados y fallecidos le eran totalmente extraños. A pesar de que al momento de conocerlos ya contaba con más de un año en el cargo, la diversidad de jurisdicciones e instituciones implicadas en la industria marítima determinaban la concurrencia de cambios constantes en la reglamentación nacional e internacional. Para enfrentar esta complejidad, Mónica recurría a su pequeña lista de contactos que incluía a un par de funcionarios de la Dirección Nacional de Migraciones, del Aeropuerto de Carrasco, de la Prefectura Nacional Naval y de la Cámara de Agentes de Pesqueros Extranjeros (CAPE) de diversa jerarquía. Como explicó, los vínculos personales son cruciales en esta cuestión: “Cuando te conocés es distinto. Porque todo es tan cambiante, que vos decís ‘Yo la última vez hice el trámite de esta manera’ pero de repente cambió, entonces, no cuesta nada llamar y preguntar si tenés el contacto” (Mónica, entrevista 19/11/2022).

De esta forma, los trámites que podían demorar cuatro o cinco horas estaban listos en dos, el barco que era imposible abordar podía ser visitado por el Cónsul, o la firma que era indispensable para el traslado del cuerpo de un trabajador fallecido podía ser remplazada por una nota verbal (mensaje de voz) de la autoridad en cuestión. Nuevamente, las identidades sociales, la familiaridad y, también, las jerarquías se ponían en juego para garantizar el acceso a derechos e insistir en el cumplimiento de obligaciones nominalmente universales e impersonales (Damatta 1997a, 1997b).

Mónica, también señalaba la necesidad de su presencia física para asegurar que los trabajadores hospitalizados recibieran la atención médica requerida:

No es lo mismo que vos llames por teléfono y preguntes cómo está la persona de la habitación 711 a cuando vas, te presentas y decís que sos del Consulado y venís a ver cómo está la persona de la 711. Debería [serlo], pero no es. Generalmente, ni siquiera les digo que trabajo para el Consulado, les digo que trabajo para la Embajada. Y los muchachos se sienten también más apoyados (Mónica, entrevista 19/11/ 2022).

Junto a Nicolás, además, Mónica oficiaba de traductora entre el personal de salud y los trabajadores indonesios. Sin embargo, ninguno de los dos conocía bien el bahasa o alguno de los setecientos dialectos hablados en Indonesia. Para comunicarse se apoyaban en materiales como carteles, para que los trabajadores pudieran indicar sus sensaciones a los médicos y enfermeras. Estos carteles contenían palabras como: “Frío”, “Calor”, “Dolor”.



Imagen 32: Nicolás Potrie junto a un trabajador indonesio hospitalizado, sosteniendo uno de los carteles con las traducciones de palabras y expresiones como: Gakit (Dolor), Kencing (orina); Berat (movilizar); Kamu Mau Minta Apa (¿Necesita algo?).

Fuente: Fotografía facilitada por el Consulado Honorario de Indonesia en Uruguay.

En 2020, en la búsqueda de otras herramientas para mejorar la comunicación con los trabajadores, Mónica tomó un curso de tres meses de indonesio de forma virtual organizado por la Embajada de este país en Brasil. Sin embargo, el curso se centraba en el lenguaje utilizado en prácticas consulares tales como la expedición de documentos. Como me contó, “¡Explicaban como era un pasaporte! No aprendimos ‘Dolor de muela’, las partes del cuerpo, ¡lo roto!” (Mónica, entrevista

19/11/2022). Esto es, el vocabulario que ella debe utilizar con mayor frecuencia, para afrontar situaciones semanalmente traumáticas. Días antes de nuestra primera entrevista Mónica debió explicarle a un trabajador que le iban a cortar la mano. “Es difícil”, decía:

porque no es solo la operación, es la emoción que ellos tienen, que solo ellos saben lo que pasaron hasta que llegaron al hospital. Pero vamos viendo las situaciones sobre la marcha... tratando de salir lo más humanamente posible... Porque no te vas a hacer amiga, pero por lo menos que no sientan distante. Porque si de lo poco que hablo uso un idioma muy formal, tampoco sirve para acercarse (Mónica, entrevista 19/11/2022).

Monica solía llevar a sus visitas un mapa. En él los trabajadores señalaban su hogar y así iniciaban una conversación sobre sus familias y amigos, apoyándose también en herramientas informáticas para la traducción. De este modo, el trabajador dejaba de ser un cuerpo sufriente y se transformaba en una persona con una historia que Mónica buscaba conocer. Más que un compromiso con el bienestar de la humanidad toda, el humanismo de Mónica y Nicolás se enfocaba en los trabajadores del mar indonesios a los que acompañaban en su paso por Montevideo como representantes del país asiático en el Atlántico Sur, invitándonos así a repensar las convergencias y divergencias entre el universalismo de los derechos humanos y el particularismo de las identidades colectivas (Glick Schiller, 2011; Jelin, 2022; Pries, 2012).

No obstante, en ocasiones, los marinos eran analfabetos o manejaban de forma limitada el idioma oficial de su país, agregando así dificultades al asunto. En estos casos, solo quedaba recurrir al manejo oral del idioma. Al momento de mi trabajo de campo sólo dos personas tenían registrada su residencia en Uruguay y no existía ningún traductor titulado en bahasa. La persona que cumplía esa función, entre muchas otras que ya veremos, era Jesica. Cuando las cosas se ponían realmente complicadas, decía Nicolás, pedían su auxilio: “Vení Jesica, ¡por favor!” (Nicolás, entrevista, 18/11/2022). Conozcamos entonces a Jesica y su labor en torno a la política extraterritorial de la República de Indonesia.

Jesica y su gran familia indonesia

Jesica es una joven uruguaya de treinta y pocos años que habla, escribe, lee y traduce del bahasa. En sus redes sociales cuenta con miles de contactos que, en su gran mayoría, son trabajadores del mar indonesios. Sus primeros encuentros con estos trabajadores tuvieron lugar hace más de una década, cuando trabajaba como cajera en un cibercafé llamado “Jakarta”, cercano al puerto de Montevideo. Según compartía conmigo, los marinos le hablaban “y yo no sabía lo que decían, y entonces empecé a escribir por mi cuenta en una cuaderola y ahí escuchando y preguntando aprendí indonesio” (Jesica, entrevista 6/12/2022). Como algunos de ellos trabajaban en barcos españoles conocían algo de español, facilitando así su aprendizaje.

Conversando en el cibercafé o en la Plaza Independencia⁹⁴, Jesica se encontraba con nuevos y más trabajadores indonesios con quienes generó vínculos amistosos con la mayoría, y amorosos, con algunos de ellos. Además de llamarla para compartir su tiempo libre, los trabajadores solían pedirle favores, como realizar algunas compras (cigarrillos, café o auriculares) cuando no podían dejar el puerto porque debían realizar tareas de estiba y mantenimiento del buque, o no contaban con los documentos necesarios para circular en tierra. En reiteradas ocasiones le solicitaban también que utilizara su documento de identidad para realizar transferencias de dinero a Indonesia, y adelantando así parte de las esperadas remesas. De este modo, su red de amigos se fue ampliando hasta incluir a trabajadores del mar indonesios que Jesica no conocía personalmente. En una de nuestras charlas compartió cómo sucedió que su nombre pasó a ser de dominio público (perfil público) y llegó a sumar cuatro mil seguidores indonesios:

Ellos me buscan por mi Facebook, por mi nombre. Si no tienen mi número de teléfono me buscan en el Facebook y ahí me mandan solicitudes, mensajes...Porque se pasan la pelota uno a otro. Y yo les pregunto "¿Vos de dónde me conocés?" Y ellos me responden: "No,

⁹⁴ La Plaza Independencia se encuentra a unos 25 minutos a pie desde el Puerto de Montevideo

porque en Indonesia todos 'La Jesica, la Jesica'... (Jesica, entrevista 6/12/2022).

Su ayuda le era compensada, sus amigos le llevaban regalos al regresar. En ocasiones le compraban en Indonesia remeras o buzos de reconocidas marcas deportivas. Cuando le pregunté sobre esos intercambios Jesica respondió:

Yo les pido o ellos me dicen “¿Mirá que voy para allá Jesica, precisas algo?” Son como una familia más. Como si tenga (sic) una segunda familia. Algunos me dicen “hermana”, “mamá” ... Y yo les digo “¡Mirá que no estoy tan vieja eh?!” (Jesica, entrevista 6/12/2022)

Al igual que Anna, Jesica no era una para los trababadores del mar “representante de la Embajada”, era una mujer de la familia, y como tal actuaba y resultaba interpelada. Como venimos señalando, el lenguaje familiar, sus maneras de nombrar y hacer resultan ampliamente compartidos, amalgamando intimidad y ejercicio de la ciudadanía (Jelin, 2022). Las solidaridades y responsabilidades recíprocas entre la joven uruguaya y los trabajadores indonesios se fundamentaban en el hecho de ser amigos, hijos o hermanos de alguien. En sus encuentros no sólo intercambiaban bromas y bebidas, sino también chips para comunicarse con sus afectos, información acerca de nuevas oportunidades de empleo, chismes y rumores sobre peleas ocurridas a bordo y descripciones sobre mejores o peores tratos recibidos por los empleadores. Estos momentos de ocio e intimidad, como señalamos en otra ocasión (Lepratti, 2018), constituyen espacios y tiempos en los que se ejerce la ciudadanía y gobernanza del trabajo marítimo en el Atlántico Sur.

Precisamente, el vínculo entre Jesica y los representantes del Consulado de Indonesia en Uruguay surgió a partir de su asistencia a un tripulante herido. Trabajando en altamar, el pescador se había golpeado la cabeza con maquinaria pesada. Al llegar a Montevideo fue revisado por un médico en un consultorio privado contratado por la agencia marítima, quien le recetó unos calmantes sin realizarle radiografías o ningún otro tipo de estudio. “Le dieron eso nomás y lo pusieron en el

hotel”, contó Jesica en uno de nuestros encuentros. Cuando fue a despedirlo antes de su regreso a Indonesia notó que su amigo no estaba bien:

Me di cuenta que estaba enfermo, llamé una ambulancia, le dije a la recepcionista del hotel y lo llevé yo por mi cuenta al Maciel⁹⁵. Y ta, cuando a la agencia se le ocurrió venir, obvio, el muchacho ya estaba en coma (Jesica, entrevista 18/11/2022).

Notificado por la agencia marítima, el Cónsul se acercó hasta el hospital en donde conoció a Jesica. Desde entonces ella transmite al Consulado en Montevideo y a la Embajada en Buenos Aires las novedades que sus amigos le hacen llegar a su celular. Como contaba:

Ellos mismos me dicen: "Jesica pasó esto y esto". Entonces yo - según la información que me dan ellos- llamo al Consulado y les mando mensaje: "Pasó tal y tal cosa". Yo me entero más bien primero porque ellos me mandan a mí. Porque saben que yo llamo. Yo paso la voz al Consulado y el Consulado le dice a la Embajada (Jesica, entrevista, 27/12/2022).

Su intermediación también era solicitada para la traducción de indemnizaciones por lesiones en el trabajo o para convocar a reuniones con el cuerpo diplomático. Conociendo el alcance de su red de contactos, el cónsul le solicitó que organice una reunión en la Plaza Independencia a fin de que la Embajadora en Argentina pudiese dar a conocer nuevos servicios consulares a los trabajadores llegados a Montevideo.

Como mencionamos más arriba, la sede del Consulado honorario de Indonesia en Uruguay se encuentra a 23 kilómetros de distancia del puerto. Frente al importante número de trabajadores del mar de ese país que hacen escala en Montevideo, el 4 de marzo de 2020 la entonces Embajadora de Indonesia en Buenos Aires, junto con el cónsul en Uruguay inauguraron “la Casa de los Marineros Indonesios” a pocos metros del puerto. Se trata de un pequeño departamento en la Ciudad Vieja que, además de funcionar como oficina para trámites como la

⁹⁵ Hospital de Montevideo cercano al puerto.

renovación de pasaportes y otros documentos únicamente para marinos, busca ser un lugar para que éstos trabajadores tengan un acceso más cercano a sus consultas y necesidades.



Imagen 33: Jesica junto a trabajadores del mar indonesios en la Plaza Independencia luego de entregarles chips para sus celulares. Julio 2022

En la misma plaza en la que tuvo lugar la reunión, dos mujeres coreanas reclamaron por más información sobre la búsqueda de los cuerpos de sus familiares desaparecidos en el hundimiento de un buque a 3700 kilómetros de la costa uruguaya, un sacerdote haitiano entregó canastas navideñas a marinos filipinos y Jesica distribuyó chips para celulares entre sus amigos indonesios⁹⁶. Tales encuentros e interacciones, no solo evidencian las diversas escalas de acción en los que se teje la vida social transnacional y ponen de relieve, una vez más, la experiencia situada, concreta y relacional de la ciudadanía y la gobernanza del trabajo en el Atlántico Sur.

⁹⁶ Desde el año 2020 Jesica no vive más en Montevideo. Reside en la ciudad de San José a casi cien kilómetros del puerto, pero viaja frecuentemente a la capital. Allí se reúne con sus amigos, realiza compras para ellos, hace las transferencias de sus remesas y realiza tareas de cuidado en el hospital.



Imagen 34: Inauguración de la Casa de los Marineros Indonesios. En la fotografía se encuentran la entonces Embajadora de Indonesia en Argentina Niniek Kun Naryatie, Nicolás Potrie, Francisco del Gaudio, Jesica y trabajadores del mar indonesios. También estaban presentes Mariángel Madini consejera en relaciones comerciales con el Sudeste asiático y la madre del cónsul honorario quien eventualmente realiza colectas de ropa para los marinos abandonados en Montevideo junto al club de rotarios al que pertenece Fuente: Embajada de Indonesia en Argentina.

En esta suerte de ciudadanía “cara a cara” y “cuerpo a cuerpo” que venimos relatando a lo largo del capítulo, la responsabilidad no está dada por compromisos asumidos en documentos institucionales, sino por el encuentro que habilita el reconocimiento de otros que sufren igual que nosotros y tienen vínculos como los nuestros (Jelin, 2022). De acuerdo con Levinas (2001) las luchas por los derechos son, en definitiva, luchas por el re-conocimiento. Constituyen una instigación a que otro nos vea, una demanda por ser parte de un intercambio recíproco. En suma, para acceder a sus derechos, los trabajadores primero debieron ser re-conocidos, vistos desde sus cuerpos lesionados, sangrantes y dolientes. También debieron ser leídos como hijos de alguien, padres, esposos y hermanos de otros ante quienes es necesario responder como quisiéramos que se respondiese por los nuestros.

A lo largo de las páginas precedentes, la cercanía de los cuerpos nos ha señalado las diferencias en el ejercicio y la demanda de derechos, al tiempo que ha indicado el uso de lenguajes compartidos con el propósito de unificarnos en nuestra

condición humana. Pues, en definitiva, como señala Elizabeth Jelin, la pregunta por los derechos humanos implica siempre la tarea de re-pensar tanto los derechos como aquello que se identifica como “humano”:

El debate teórico e ideológico sobre la naturaleza de los derechos y sobre la definición de los "derechos humanos", en especial la discusión acerca de si incluyen o no derechos económicos y sociales, oscurece un punto central: ¿cuál es el límite? O, en otras palabras, ¿existe un “umbral de humanidad”? ¿cuáles son las características mínimas que los seres humanos, definidos como especie biológica, deben cumplir para que se los pueda considerar sujetos sociales "humanos"? (Jelin, 2022: 1042)

En sus reflexiones sobre el tema Hanna Arendt (2009) escribió que es nuestro carácter mortal lo que nos diferencia de los dioses y, en consecuencia, lo que nos iguala como humanidad. Pero también señaló que plantear el problema del sujeto jurídico, esto es, del ciudadano con derechos y responsabilidades, requiere plantear la pregunta sobre la comunidad que “puede y quiere garantizar esos derechos” (Arendt, 2009: 122). Tal debate filosófico excede largamente el objetivo de esta tesis, pero recuperamos a modo de interrogante aquello que sucede cuando la muerte tiene lugar. A través del seguimiento del desplazamiento de los cuerpos sin vida de trabajadores indonesios fallecidos en aguas internacionales del Atlántico Sur, en los próximos párrafos buscaremos reconstruir la comunidad política que hace posible su derecho a volver a casa.

Cuerpos sin vida que cruzan fronteras

En los casos de fallecimiento, tras realizar las pericias policiales necesarias, los cuerpos de los trabajadores son trasladados hasta la Morgue del Poder Judicial. Allí el cuerpo médico emite el certificado de defunción en el que se explicitan las causas, la fecha y la hora del deceso. En este documento la muerte del trabajador queda reconocida legalmente. Luego, la agencia marítima notifica el fallecimiento a los representantes diplomáticos del país de origen del trabajador. En este caso, al Consulado de Indonesia en Montevideo, quienes alertan a su homónimo en Buenos

Aires. Desde el Consulado de Indonesia en Buenos Aires comunican a su familia la triste noticia y les consultan sobre los ritos funerarios a seguir.

Con esta información, la empresa funeraria estipulada por el seguro contratado por la agencia marítima realiza los ritos y los arreglos necesarios para el posterior traslado del cuerpo desde el Aeropuerto de Carrasco hasta alguno de los aeropuertos internacionales de Indonesia: Yakarta, Bali o Medan. Durante los quince mil kilómetros de distancia recorridos entre los dos países, los trasbordos del cuerpo están a cargo de las instituciones aduaneras de Uruguay e Indonesia. Una vez que el cuerpo llega a alguno de los aeropuertos mencionados, comienza un nuevo movimiento pues, generalmente, debe ser trasladado hasta la aldea donde se encuentra la familia que lo espera⁹⁷. Este último viaje, suele estar a cargo de un gobierno provincial o distrital, tanto desde el punto de vista económico como administrativo. La travesía descrita es supervisada por el personal diplomático de Indonesia en el Atlántico Sur y, de acuerdo con Nicolás Potrie:

Funcionan bien las cosas. Porque la verdad nosotros no tenemos nada que decir de la policía técnica, de la justicia, de la fiscalía...Es decir, todo funciona. Un sábado a las cuatro de la tarde llega un barco y están los chicos de la técnica sacando la foto, todo... Entonces, vos ves que hay conciencia de Prefectura mirando el cuerpo...Y nosotros estamos ahí parados para ver que realmente suceda. Porque, realmente, si no estamos capaz que no se hace. ¡Y qué le decís a la familia! (Nicolás Potrie, entrevista 15/11/2022).

La necesidad y la preocupación de los miembros del Consulado honorario en Montevideo por tener respuestas ante las familias de los trabajadores, está presente en cada momento del recorrido descrito. Más allá de que esta actitud era valorada por las autoridades diplomáticas de Indonesia, y de que podían favorecer a la actividad empresarial del cónsul honorario, resulta sobrecogedor el compromiso y

⁹⁷ Indonesia es un archipiélago de 17.504 islas y aunque el 57 % de su población reside en ciudades, más de 117 millones de personas viven en aldeas rurales o costeras desde donde suelen ser reclutados gran parte de los trabajadores del mar indonesios Fuente: Banco Mundial <https://datos.bancomundial.org/indicador/SP.RUR.TOTL?locations=ID&view=map>

premura por facilitar que el cuerpo llegue lo antes posible al lugar en el que lo esperan sus deudos.

Como es sabido, cada religión establece determinados tiempos y ceremonias para el tránsito de un mundo a otro. En Indonesia, casi el noventa por ciento de la población profesa el islam (Montobbio, 2004). De acuerdo con esta denominación, el cuerpo es un regalo de Dios, su cremación está prohibida y debe seguirse un tratamiento postmortem específico (Castellanos, 2011). El entierro debe ser realizado de la manera más rápida posible tras el deceso para que el creyente se encuentre con lo que Dios ha preparado para él. Los retrasos en la realización del entierro pueden atraer consecuencias negativas para el fallecido y para su comunidad.

Los cuerpos de los trabajadores del mar indonesios fallecidos en el Atlántico Sur son bañados y amortajados ceremonialmente por el Imán del Centro Islámico del Uruguay. Esto tiene lugar en la empresa funeraria contratada por la agencia marítima. Algunos momentos de la ceremonia eran fotografiados por Mónica. Tanto ella como el cónsul confiaban en que las empresas fúnebres conocían los procedimientos y se ajustaban a ellos, pero su presencia allí tenía por objetivo testimoniar a las familias que los ritos necesarios habían sido debidamente realizados. Sumamente conmovida, entre lágrimas y con la voz entrecortada, Mónica me contó:

Los de las empresas fúnebres ya saben los ritos...Pero bueno, una tiene que ir y sacar fotos - que no te resultan agradables para nada - pero sos la representación de la familia...Y la familia perdió un ser querido... y a distancia... (Mónica, entrevista 19/11/2022)

Mónica, que nunca viajó a Indonesia ni conoce a las familias de los trabajadores fallecidos, suele ser la única presente en un ritual reservado a la comunidad más cercana (Castellanos, 2011), uniendo con sus fotos espacios, tiempos, afectos y personas situadas a miles de kilómetros de distancia.

El entierro del trabajador en Indonesia por parte de sus deudos pone punto final a su desplazamiento en este mundo. Antes, su cuerpo sin vida y amortajado

siguió un itinerario que implicó la acción de instituciones estatales y privadas de acuerdo con lo establecido por convenios internacionales, leyes nacionales y diferentes contratos privados; pero fue posible también por el involucramiento de personas que se sienten convocadas emocionalmente ante otros. Dicho en otros términos: el desplazamiento de estos cuerpos resulta posible gracias a una trama de relaciones de diverso orden y escala que una concepción de la ciudadanía limitada al vínculo entre el individuo y Estado no lograría abarcar.

Punto y aparte

Al inicio del capítulo, el trágico naufragio del Stellar Daisy puso dramáticamente en escena la siempre temida posibilidad de accidentes y fallecimientos en el mar, abriendo paso al análisis de vínculos interpersonales que hacen a la trama transnacional que busca garantizar el bienestar de los trabajadores del mar en el Atlántico Sur. Con el suceder de las páginas, la distancia y el silencio de los representantes del Estado uruguayo hacia los familiares de los trabajadores desaparecidos en el hundimiento del buque coreano fue contrastado con la cercanía y las respuestas brindadas por personas como Anna, Jesica, Mónica y Nicolás ante las más diversas situaciones en que cuerpos, con o sin vida, requerían de sus voluntades.

Al calor de sus prácticas, las políticas de vinculación con los connacionales en el extranjero, delineadas por los Estados de Filipinas e Indonesia tomaron cuerpo en el Cono Sur. Destacando la importancia de la participación de actores no necesariamente institucionales en la trama transnacional que abordamos, sumamos emociones y afectos a las políticas extra-territoriales y las reconocimos como parte de identificaciones que dan lugar a “cartografías calientes”, en tanto pueden entrar en juego movilizandolealtades, solidaridades y cooperaciones.

Frente a la concepción abstracta de “sujeto de derecho”, la etnografía en este capítulo nos colocó cara a cara con personas situadas en el tiempo y el espacio que enfermaban, menstruaban o morían. Al acercarnos, observamos situaciones en las

que tenían lugar intercambios de bienes y afectos, reafirmando así la relevancia de la reciprocidad y el reconocimiento del otro como dimensión crucial de la ciudadanía y la gobernanza realmente vivida en el Atlántico Sur. Hannah Arendt (2009) escribió que sólo en la pérdida de toda comunidad perdemos nuestra humanidad. En este sentido, existe un denominador común, humano, a todas las situaciones que narramos: los trabajadores y las trabajadoras del mar fueron escuchados, traducidos, o cuidados por alguien. De otro modo: ¿Qué sería del andamiaje normativo e institucional sin la dimensión humana de la agencia? Nicolás Potrie sintetizó una posible respuesta: “Al final, todo esto es [también] una historia de amor...” (Nicolás Potrie, entrevista, 15/11/2022).

Conclusiones

Hacia una conceptualización de trama transnacional

Si se marea
El agua danza
Y se florea
Pura mudanza



Bandera amarilla, Fernando Cabrera

Introducción

¿Cómo sintetizar lo expuesto hasta aquí? En primer lugar, recordemos el motivo que dio inicio a nuestro viaje: aportar una reflexión crítica a los debates sobre ciudadanía y gobernanza en mercados de trabajo transnacionales. Para ello fue que nos detuvimos en la trama transnacional tendiente a asegurar los derechos y el bienestar de trabajadores marítimos de diversos orígenes nacionales que navegan las aguas del Atlántico Sur. Se trata de un tema relativamente poco explorado en la región desde una perspectiva etnográfica. En las próximas páginas repasaremos el sendero recorrido y rastreamos los posibles aportes formulados, considerando para ello la pertinencia de la perspectiva metodológica y las categorías analíticas empleadas. A la luz de la etnografía desplegada en los capítulos anteriores retomaremos la conceptualización de “trama transnacional” a fin de señalar tres de sus rasgos constitutivos.

Sobre los instrumentos y la ruta de navegación

Como en cualquier viaje, iniciamos este recorrido cargados de equipaje. Es decir, con lecturas, ideas e información previa que fueron presentados en la Introducción. Allí exhibimos lo que en principio fue nuestra “caja de herramientas” provista por los Estudios Transnacionales y los debates en torno a dos categorías centrales en esta tesis, como lo son “ciudadanía” y “gobernanza”. Explicamos nuestra opción por la escala transnacional para poder dar cuenta de la “geografía líquida” del sur del Atlántico. Colocar entre paréntesis las fronteras con las que solemos identificar los territorios para rastrear las asociaciones, encuentros y prácticas que posibilitaban el acceso a derechos por parte de la gente de mar fue un paso necesario. Así, describimos cómo los límites del Estado-nación no coincidían con las acciones políticas encausadas para la gobernanza y la ciudadanía en contextos laborales transnacionales.

Uno de los desafíos de esta perspectiva refiere a la problematización de la movilidad como una característica intrínseca de la vida social (Glick Schiller y Salazar, 2013). Entre todas las particularidades que reviste la industria marítima, su carácter móvil representó una dimensión fundamental en nuestro análisis. En tanto Buenos Aires y Montevideo no constituían lugares de destino, sino escalas de itinerarios laborales, abordamos problemáticas específicas en términos de derechos y bienestar vinculados a la movilidad, es decir, que no estaban asociados a un lugar de residencia fijo o predefinido. Como buscamos poner en evidencia, esto no vuelve a los trabajadores personas totalmente desarraigadas, “nómadas” (Tarrus, 2000); tampoco personas en situaciones de desplazamientos clandestinos (Uriarte, 2009). Se trata en cambio de trabajadores transnacionales cuya observación y monitoreo ocupa a un conjunto de instituciones y agentes en tierra firme. Al indagar sobre ciudadanía y gobernanza en un mercado laboral como el marítimo buscamos propiciar el reconocimiento de las interrelaciones entre movilidad y arraigo (Glick Schiller, 2013), incluyendo situaciones vividas por millones de trabajadores que, a menudo, permanecen ocultas a nuestra mirada, al igual que el trabajo de quienes procuran velar por ellos.

Nociones fuerza como “ciudadanía” y “gobernanza” representaron elecciones analíticas –también categorías nativas de los documentos- que nos permitieron identificar y etnografiar determinadas relaciones y prácticas sociales. Cuestiones que, en principio nos resultaban abstractas como la “membresía”, la “soberanía” o “sujeto de derecho” y la “protección social internacional”, fueron cobrando historia y densidad para permitirnos advertir su carácter político y constitutivo de las relaciones sociales en el orden actual del capitalismo global.

Entre los diversos ingresos posibles para analizar la ciudadanía y la gobernanza en contextos laborales transnacionales, esta tesis optó por hacer foco en las perspectivas de las y los funcionarios y representantes de instituciones de largo arraigo en Buenos Aires y Montevideo como la Iglesia católica, los sindicatos y los Estados nacionales. Como mencionamos en la Introducción, la hipótesis con la que iniciamos el recorrido consideraba que la ciudadanía y la gobernanza del trabajo marítimo en el Atlántico Sur, resultaba de la articulación de estas instituciones en diversas escalas normativas pero, fundamentalmente, de las prácticas y narrativas que enlazan las dinámicas globales con la historia y los contextos nacionales.

Desde ya, y como sucede en tantos otros ámbitos, la existencia de colaboraciones y coordinaciones institucionales en diversa escala forma parte de y está prevista en documentos internacionales, manuales y protocolos. Pero ninguno de ellos puede abarcar -y menos anticipar- las prácticas, los lenguajes y los caminos recorridos por quienes dan vida social a estas normativas. Para identificar y referirnos a los enlazamientos e interrelaciones, recurrimos a la idea de “trama”. Esta nos permitió indagar los múltiples cruces, no siempre esperados o evidentes y que, sin embargo, resultan cruciales en la protección de los derechos de los trabajadores del mar. El uso de este término también pretendió evocar la mutabilidad de tales enlazamientos, insistiendo al mismo tiempo en su carácter arraigado y sostenido. “Trama” fue, entonces, un objeto de investigación y el resultado de un punto de vista analítico.

La trama transnacional que indagamos en estas páginas, el tejido que buscamos componer, partió del proceso histórico por el cual los trabajadores del mar se constituyeron en “sujeto de derecho” e intervención para un conjunto de instituciones. Observamos que, desde el siglo XIX, la Iglesia católica, las organizaciones obreras y los Estados-nación desarrollaron prácticas y normativas destinadas a garantizar el bienestar de estos trabajadores. Continuamos el recorrido considerando la creación de la OIT y la consolidación del Estado de bienestar en la primera mitad del siglo XX; e hicimos referencia a la relevancia de la Declaración Universal de los Derechos Humanos para las situaciones de movilidad poblacional tras la finalización de la Segunda Guerra Mundial. Finalmente, contextualizamos las coincidencias y desavenencias de las instituciones abordadas en el marco de proceso de globalización neoliberal y la transnacionalización de las relaciones laborales.

En el Capítulo 2, dedicado al Apostolado del Mar, describimos cómo las prácticas de sus sacerdotes, ligadas a la fe y a lo espiritual, estaban fuertemente arraigadas en la historia argentina y uruguaya, y a sus relaciones con los Estados y sindicatos nacionales. La labor misionera era indisoluble de la impronta y habilidades de cada sacerdote que llevaba adelante el proyecto evangelizador. Entre sus tareas, cuestiones tan “mundanas” como el “derecho al descanso” por parte de los trabajadores del mar, el acceso a medios de comunicación para contactar a sus familias, así como la voluntad de propiciar espacios y tiempos para actividades no productivas, se mostraron prioritarias para este servicio que cuenta con más de cien años de historia. El capítulo destacó cómo llevando adelante estas acciones, los sacerdotes también promovían el respeto por los derechos laborales de los marinos, señalando las tensiones y los cruces entre caridad y derechos en sus prácticas y narrativas. Sin embargo, cuando la situación requería entrar en conflicto directo con las empresas empleadoras, convocaban a los representantes sindicales para que intervengan y lleven adelante las negociaciones y reclamos necesarios en pos de los derechos laborales de los marinos.

El Capítulo 3, dedicado al análisis de las prácticas sindicales relacionadas con la defensa de los derechos de los trabajadores del mar de diversos orígenes nacionales, se detuvo particularmente en el carácter conflictivo de la ciudadanía. Esto se evidenció en las demostraciones de fuerza y los temores a represalias descritos como parte de los procesos de monitoreo y negociación llevados adelante por los representantes sindicales. Además de observar cómo los trabajadores del mar auxiliaban a otros trabajadores en tensos diálogos con las empresas, describimos la colaboración de los representantes sindicales con los funcionarios estatales y el empleo de la estructura institucional del Estado de bienestar para llevar adelante procesos de reclamo y ejercicio de derechos, pese a tratarse de conflictos laborales transnacionales. La presión que podían ejercer los sindicatos para exigir el cumplimiento de sus derechos muchas veces estaba limitada, tal como vimos, por el miedo de los trabajadores a perder, precisamente, su derecho al trabajo. Por este motivo, algunas demandas eran abandonadas o no llegaban a tener lugar. Observamos que las acciones sindicales para la resolución de conflictos laborales transnacionales seguían códigos nacionales. En este sentido, se llevaban adelante en colaboración con funcionarios y representantes de la estructura institucional del Estado-nación, dejando paso a su acción.

En el Capítulo 4, abordamos la acción de los inspectores de trabajo rioplatenses y los funcionarios consulares de Filipinas en el Cono Sur, en tanto garantes de derechos y responsabilidades de los connacionales que navegan las aguas del Atlántico Sur. El carácter autorizado de sus prácticas y su capacidad para provocar efectos resultó fundamental para explorar su rol en la trama transnacional abordada por la tesis. En este capítulo, observamos cómo los funcionarios estatales negociaban, cruzaban y flexibilizaban las fronteras jurisdiccionales e institucionales para llevar adelante sus tareas en el ámbito transnacional. En el intento por conocer los límites espaciales en el ejercicio de estas capacidades, identificamos también las fronteras impuestas por las diferencias entre los tiempos del trabajo marítimo y los tiempos de las prácticas estatales, subrayando la tensión constante entre la necesidad de respuestas rápidas por parte de los trabajadores del mar y la burocracia inherente a los procesos legales necesarios para la protección de

derechos. También vimos que suturar esta y otras distancias era factible en virtud de la presencia de personas que no necesariamente ocupaban cargos institucionales.

El quinto y último capítulo - protagonizado por una docente filipina residente en Montevideo, el gerente de una empresa y su auxiliar administrativa, y una joven uruguaya que trabajaba en un cibercafé y tenía habilidad para los idiomas-, reparó en las acciones solidarias y éticas de personas ajenas a las instituciones abordadas en los capítulos anteriores. Junto a ellos, destacamos el lugar de las emociones, el encuentro y la responsabilidad como parte fundamental de la trama transnacional analizada que reveló, a su vez, el carácter generizado de la gobernanza y la ciudadanía, tal como pudimos etnografiarlo para el caso que nos ocupó. Exploramos esto visitando la Plaza Independencia, recapitulando los cuidados brindados ante casos de enfermedad o lesión y siguiendo a Nicolás y Mónica en el acompañamiento de los cuerpos de trabajadores fallecidos.

A lo largo de los capítulos dimos cuenta entonces de quiénes velan por los derechos de los trabajadores del mar, cómo lo hacen, qué dificultades enfrentan y qué geografías (re)crean. Seguimos intercambios y acciones que no figuran en los documentos oficiales, tales como la participación de sindicatos nacionales en la observación de normas internacionales, de nacionales filipinos en la concreción de políticas consulares, o la relevancia de encuentros informales en espacios públicos a la hora de salvaguardar el trabajo, la vida y la salud de las y los trabajadores del mar. Todo ello nos permitió dar densidad empírica a lo que se entiende por “ciudadanía” y “gobernanza” en el trabajo marítimo. Para hacerlo elegimos “seguir la trama”, tal como sugiere Marcus (2001:120) en la práctica de la etnografía multi-situada. Es momento ahora de conceptualizarla o, por lo menos, de señalar tres de sus rasgos clave: su carácter relacional, situado y contingente. A continuación avanzaremos en esta dirección, pero antes recordemos por qué recurrimos a este vocablo. Como “urdimbre”, el concepto de “trama transnacional” buscó aludir a la presencia de cruces y entrelazamientos. Como “estructura interna de algo”, hizo referencia a la forma en que se conectan las diversas partes que la componen.

Finalmente, en su dimensión narrativa, evocamos su condición de “hilo conductor que une los acontecimientos de una historia”.

Una trama relacional

Aunque pueda resultar obvio, incluso redundante, el término “trama” en su acepción de “urdimbre” buscó subrayar su carácter relacional y procesual. Sabemos, no se trata de una metáfora original. Ya en los diálogos de Sócrates registrados por Platón (1988), la acción de tejer era utilizada como alegoría de la política, evocando la tarea de combinar torsiones y tensiones en la confección de una urdimbre. En esta tesis seguimos los movimientos que hacen posible el acceso a derechos de las y los trabajadores del mar llegados a Buenos Aires y Montevideo. Describimos situaciones en las que los sacerdotes comunicaban los reclamos de los marinos a representantes sindicales, quienes canalizaban estas denuncias a través de los funcionarios estatales, promoviendo incluso la modificación de leyes o la creación de nuevas normas. A su vez, los funcionarios estatales se abrían paso en el mundo del trabajo marítimo gracias a sus contactos con representantes de los sindicatos, la Iglesia o los agrupamientos diaspóricos. En síntesis, ninguna de las partes podía, por sí sola, dar respuesta a cualquiera de las demandas que pudimos registrar. Allí dónde encontraban una limitación convocaban a otra de las partes.

En estos procesos colaborativos, todas atravesaban fronteras: acogían trabajadores de otras religiones, de otros orígenes nacionales, o los acompañaban en los procesos judiciales a los que eran sometidos en territorios extranjeros con jurisdicción. En ello se empleaban otros idiomas, distintas estrategias. Los marinos accedían a sus derechos gracias a la intermediación o el acompañamiento de alguien que traducía, agilizaba o supervisaba el ejercicio efectivo de un determinado derecho. La presencia de estas mediaciones, lejos de restar agencia a los trabajadores que persistían en sus reclamos y enfrentaban el miedo a recibir represalias, señala que el camino ante cualquier demanda no es un camino solitario. El momento del encuentro, entonces, se reveló como fundamental para la trama transnacional. Encuentros dramáticos, divertidos, formales o íntimos que tenían

lugar en puertos, barcos y plazas; consumados en persona, a través de medios digitales o de documentos legales.

Remarcar el carácter relacional de la trama supone considerar las tensiones que las atraviesan y constituyen. A lo largo de la tesis, analizamos cómo se tejían las narrativas y las prácticas implicadas en la aplicación de políticas multinivel. Vimos que, si bien el paradigma de la gobernanza y el lenguaje de los derechos humanos proporcionaban una plataforma común y compartida por todas las instituciones, las tareas se inscribían en marcos específicos como la Doctrina Social de la Iglesia, el internacionalismo obrero o las definiciones estadocéntricas de ciudadanía. Más o menos compatibles o superpuestas, según el caso, sus combinaciones no dejan de resultar una dimensión fundamental que, en buena medida, define la tensión de la urdimbre.

Como resultado de estas combinaciones, las y los trabajadores del mar eran “sujeto de derecho” en tanto “personas”, “fieles”, “trabajadores”, “compañeros”, “connacionales”, “amigos” y/o “hermanos”. Estas referencias, como lazos de identificación y solidaridad, trascendían la vida para ubicarse incluso más allá de ella, en la muerte. La multiplicidad de lenguajes e identificaciones operando en conjunto, entonces, no representaba un obstáculo. Por el contrario, posibilitaba la integración de diversas formas de cooperación y asistencia. Desde ya, esto no desconocía la existencia de desigualdades y relaciones asimétricas de poder entre sacerdotes y trabajadores, entre éstos y sus empleadores, así como entre lxs propixs trabajadorxs, determinadas por categorías adscritas como nacionalidad y género, entre otras (Brubaker, 2015). Tomando distancia prudencial de la concepción individual de los derechos humanos establecida en la Declaración Universal de las Naciones Unidas, cada capítulo presentó una versión posible de ella.

De acuerdo con Anna Tsing (2005:15), “lo universal se trabaja” y se materializa a través de encuentros prácticos. A lo largo de la tesis hemos analizado cómo los derechos humanos universales, pero también el “amor divino”, la “solidaridad obrera” y la “soberanía nacional”, se ponían en práctica en el Atlántico

Sur. No solo las y los marinos eran trabajadores esenciales para la globalización; también lo eran los sacerdotes, los sindicalistas y los funcionarios estatales; Anna, Jesica y Mónica. Todxs son tejedorxs de esta trama. Fue por y con ellxs que pudimos conocer los roles institucionales establecidos en documentos elaborados en Ginebra, el Vaticano, Londres, Manila o Yakarta, y conectarlos con su ejecución en Buenos Aires y Montevideo. Por este motivo, otra de las tensiones que atraviesa a la trama transnacional está vinculada a las relaciones entre la agencia personal y la estructura institucional.

Aunque analizamos las prácticas y discursos de instituciones centenarias como la Iglesia católica, los sindicatos y los Estados, que cuentan con lógicas organizacionales claramente definidas en cuanto a organigramas, roles, jerarquías y funciones, la etnografía nos permitió captar que las mismas dependían del impulso de las personas que llevaban adelante la misión evangelizadora, la negociación sindical y la observación de las normas. No obstante, y a pesar de la variabilidad de sus estrategias y prácticas, siempre existía una instancia en la que los sacerdotes del Apostolado del Mar rendían cuenta a las autoridades en el Vaticano, los representantes sindicales se conducían en función del mandato de sus organizaciones, y los funcionarios actuaban autorizados por las instituciones estatales en las que trabajaban “en relación de dependencia”.

A pesar de sus características y cualidades personales, los sacerdotes, sindicalistas y funcionarios que conocimos a lo largo del trabajo de campo, actuaban en representación de las instituciones de las que formaban parte y no movilizados exclusivamente según sus propios deseos y voluntades. Todos seguían procedimientos y lineamientos previamente definidos que, al tiempo que permitían, también restringían los márgenes de maniobra. Incluso en el caso de las personas ajenas a cualquiera de estas instituciones, sus participaciones no escapaban a los criterios institucionales. Tal como acontece en una trama teatral, las instituciones, como “estructuras de personaje”, indican a sus miembros normas y procedimientos para llevar adelante la acción deseada que, a su vez, afecta el funcionamiento de las mismas (Damatta, 1997).

Uno de los principales desafíos que enfrentaban sacerdotes, sindicalistas y funcionarios en su búsqueda por propiciar encuentros con trabajadores del mar radicaba en los diversos procedimientos a los que debían ajustarse, así como a las espacialidades y temporalidades de sus instituciones. En ocasiones, éstas últimas coincidían con las del trabajo marítimo, pero en otras esto no era sí, y ello podía tener consecuencias dramáticas para los trabajadores. Es decir, la trama transnacional, además de ser relacional, reviste un carácter situado cuyo devenir solo puede ser captado empíricamente.

Una trama situada

En las tramas narrativas son los personajes quienes dan vida a la acción y encarnan la historia en su búsqueda por resolver un conflicto o tensión específica (Seeger, 2000). Siguiendo esta premisa, iniciamos los capítulos que analizaban la participación de cada institución y sus agentes con la presentación de un “evento crítico” difundido en medios locales de comunicación, destacando cómo éstos respondían a los problemas planteados por cada suceso. Esta estructuración en “actos” no supuso la adhesión a una teoría performativa de la vida social (Goffman, 2001; Turner, 2013), sino un recurso que nos permitió presentar sus aportes singulares a la trama, así como una serie de conexiones y contrastes.

Al desenmarañar las cooperaciones existentes y reconocer las prácticas y motivaciones de sacerdotes, sindicalistas y funcionarios estatales, describimos también el carácter causal de la trama que se construye en la concatenación de acciones concretas. Más allá de lo estipulado en las normativas existentes para proteger a los trabajadores de la industria marítima, los capítulos presentaron las formas empíricas en las que éstas eran aplicadas en lugares y tiempos también concretos.

Hace tiempo que los debates en torno a la la noción de “ciudadanía” dejaron atrás su concepción ahistórica, universalista y estática, para proponer su análisis como un proceso dinámico y conflictivo, moldeado por prácticas concretas y

cotidianas (Jelin, 1993; Sassen, 2010; Ong, 2012). De ahí que esta tesis se haya detenido en acciones a veces tan puntuales y mundanas como facilitar elementos de higiene menstrual, un lugar en el que descansar, o la traducción de un reporte médico. En ellas encontramos que, si bien la trama no se corresponde con un organigrama de gobierno transnacional, sí lo hace con una idea de “ciudadanía” como “estructura de posibilidad” (Merenson, 2016) en las que estas prácticas pueden ocurrir y, de hecho, ocurren. Su mapeo diacrónico nos permitió observar cambios, continuidades, adaptaciones; también advertir que los “actos de ciudadanía” y “gobernanza” del trabajo transnacional no ocurren sin tiempo ni espacio, sino a lo largo y ancho de un océano sobre el que hay rutas previamente delineadas, fronteras y jurisdicciones establecidas y legislaciones promulgadas. La pregunta que cabe entonces es ¿dónde se “sitúa” la trama?

Aunque esta respuesta siempre es empírica, podríamos sugerir que la trama transnacional se sitúa allí donde se encuentran las instituciones y las personas que la componen y en el tiempo que duran sus acciones. En ese espacio-tiempo, la trama se “territorializa”, en el sentido en el que los Estudios Transnacionales piensan las acciones que hacen a “la distribución del poder en espacio transnacional” (Lacroix, 2018: 64). En este espacio se viabilizan cosas y obstaculizan otras.

Del mismo modo en que “trama transnacional” no refiere a una estructura institucional predefinida, tampoco evoca una “comunidad transnacional” (Besserer, 1999; Kearney, 1995, Pries, 2013) de la que todos sus integrantes se sienten parte. A diferencia de ésta, las interacciones y encuentros que le dan forma son sumamente creativos, pero particularmente pragmáticos. La trama transnacional no se conforma por lazos que se extienden y se consolidan “más allá (o a pesar de) las fronteras” entre colectivos consolidados, inscritos entre las sociedades de origen y destino (Besserer, 1999:7). Se trata por el contrario, de vínculos inestables muchas de las veces, que se activan y tienen lugar, precisamente, en las espaciotemporalidades de las fronteras que cruzan los trabajadores del mar en su andar. Como tales, no refieren a un pasado ni a un futuro en común, sino a un presente

continuo en el que, apelando a diversas identificaciones y lealtades, se promueve y facilita el acceso a derechos. Esto último expresa, como veremos, su carácter contingente.

Una trama contingente

Los actos que inician varios de los capítulos buscaron expresar la relación entre las estructuras de posibilidad y las acciones concretas tendientes a propiciar el acceso efectivo a derechos por parte de los trabajadores del mar en el Atlántico Sur. Žižek define al acontecimiento como "algo traumático, perturbador, que surge aparentemente de la nada e interrumpe el curso normal de las cosas" (2014:108). Seguramente para los trabajadores involucrados, los eventos reseñados revistieron estas características. Sin embargo, con excepción de la pandemia ocasionada por Covid-19, los "Actos" señalaron situaciones sumamente recurrentes en el trabajo marítimo, tales como el abandono de tripulantes, el adeudamiento de salarios o la ocurrencia de accidentes o naufragios.

Marshall Sahlins propone otro modo de considerar los acontecimientos. Para el autor, "el acontecimiento es la forma empírica del sistema" (Sahlins, 1988: 204). Representa una actualización singular de fenómenos más amplios, ya que depende de una estructura social determinada para su existencia, efecto y significación. Por este motivo, al mismo tiempo en que son esporádicos, resultan también sistemáticos. A lo largo de la tesis, precisamente, nos hemos empeñado en demostrar que los acontecimientos reseñados no irrumpen "de la nada", sino que expresan el complejo mundo social del trabajo marítimo transnacional ante el cual un conjunto de instituciones y agentes procuran resoluciones que no son aleatorias, pero sí contingentes. Como el movimiento del mar, no son meramente azarosas o "imponderables de la vida real" malinowskianos, sino que dependen de cuestiones previsibles, al igual que las trayectorias de las mareas, los vientos y los sedimentos rocosos sobre los que los barcos se desplazan. La contingencia, entendida como conjunto finito de resultados posibles (Blaum y Keifman, 2006) es, entonces, un

rasgo de la trama transnacional y de la gobernanza y la ciudadanía que esta puede promover.

Desde la distinción entre derechos civiles, políticos y sociales propuesta por Marshall (1949) a mediados del siglo XX, el concepto de ciudadanía ha sido objeto de múltiples definiciones y enfoques. Will Kymlicka y Wayne Norman (1996) discutieron la "ciudadanía multicultural" como reconocimiento de los derechos de las minorías. Seyla Benhabib (2004) exploró las posibilidades de una "ciudadanía cosmopolita". Renato Rosaldo (2000), por su parte, desarrolló la noción de "ciudadanía cultural" buscando enfatizar en los procesos de pertenencia y los derechos culturales dentro de una comunidad política. Como mencionamos en la Introducción de la tesis, los procesos de demandas de derechos en contextos transnacionales dieron lugar al desarrollo de conceptos como el de "ciudadanía post-nacional" (Bosniak, 2000), "ciudadanía des-nacionalizada" (Sassen, 2010) o "ciudadanía flexible" (Ong, 1999). Esta diversidad de adjetivaciones refleja las múltiples dimensiones que el concepto abarca en tanto estatus legal, conjunto de derechos, práctica política, identidad y sentir.

Esta tesis se propuso enfatizar el carácter relacional y procesual de todo aquello que suele sintetizarse en la noción de "ciudadanía" y buscó describirlo a partir de los vínculos entre las instituciones y las personas, yendo más allá del listado de "derechos y obligaciones" establecidos formalmente. Siguiendo a Aihwa Ong (2012, 2006, 1999), consideramos códigos diversos que dan forma a prácticas e identidades colectivas de distinto orden (religioso, laboral, nacional, étnico). En el trabajo de Ong (1999), el concepto de "ciudadanía flexible" alude a las múltiples y maleables estrategias de los individuos para interactuar con múltiples sistemas políticos y culturales, superando las limitaciones de la ciudadanía nacional en el contexto global. A lo largo de esta tesis, encontramos narrativas y prácticas de ciudadanía que no eran antojadizas, sino que dependían fuertemente del contexto, y de las interacciones sociales en las que tenían lugar.

Recientemente, la antropóloga malaya ha revisado la conceptualización de "ciudadanía flexible", caracterizándola ahora como "frágil y fungible" (Ong, 2022).

La trama transnacional acusa recibo de estas adjetivaciones, aunque no logren explicar del todo ni su persistencia ni su contingencia. ¿A qué nos referimos? La trama transnacional es persistente porque las cooperaciones y solidaridades, así como también las tensiones que en ella tienen su tiempo y espacio, encuentran sentido y se recrean en discursos institucionales de larga data como la Doctrina Social de la Iglesia, el internacionalismo obrero, las obligaciones estatales respecto de sus ciudadanos y sus compromisos internacionales, la amistad y la familia. Pero también es contingente, porque sus resultados dependen de la voluntad de los sacerdotes asignados a los centros Stella Maris; de que los inspectores de trabajo puedan acceder al puerto a tiempo; de que un cónsul se encuentre con una persona como Jesica; de que una becaria doctoral cuente a una persona como Mónica de la existencia del Apostolado del Mar y, a un vice-cónsul, de la presencia de un inspector de ITF en la región.

La contingencia como marca de la trama, y de la ciudadanía y gobernanza que esta puede promover, incluye a la propia etnografía, un proceso también relacional, situado y contingente en el que las y los investigadores somos observadxs, escuchadxs y transformadxs (Rockwell, 2009; Uriarte, 2012). Los resultados expuestos en esta tesis son fruto de una experiencia social, académica y personal que evidenció las interacciones existentes en el contexto del trabajo marítimo transnacional, al mismo tiempo que las promovió.

Punto final

Justamente por su carácter relacional, situado y contingente, la trama transnacional que describimos y analizamos en esta tesis ya no es la misma que era al momento del trabajo de campo. Mientras redacto estas últimas páginas, el SUNTMA se esfuerza por sostener su acción sindical en medio de una pérdida creciente de afiliados, producto de un largo proceso de desmantelamiento de la flota pesquera nacional. Por su parte, los cuerpos de inspectores de trabajo, tanto en Argentina como en Uruguay, se ven reducidos en número, movilidad y capacidad de respuesta debido a los drásticos ajustes de los presupuestos públicos.

En octubre 2023 el sub-secretario de la UTT, Adan Suárez, fue designado Inspector de ITF en Montevideo. Este nuevo rol y jerarquía dentro de la mencionada federación internacional implicó cambios en las prácticas del sindicato uruguayo. Para empezar, supuso el acercamiento a los sacerdotes del Apostolado del Mar, de acuerdo con la política de abierta colaboración entre la ITF y la Iglesia católica en otras partes del mundo. Así, las tensiones señaladas en el Capítulo 3 asumen ahora nuevos matices. También ha habido cambios en el centro Stella Maris de Montevideo. Tamar Frandry dejó de ser su responsable y fue reemplazado por Febri Samar. Desde su arribo, el nuevo sacerdote nacido en Indonesia colabora estrechamente con el cónsul de este país en Uruguay, particularmente en el acompañamiento de los trabajadores hospitalizados. Jesica se mudó a la ciudad de San José de Mayo, ubicada a casi cien kilómetros del puerto, para vivir junto a su madre, quien atravesaba una grave enfermedad. Aunque viaja a la capital uruguaya para reunirse con sus amigos indonesios, sus encuentros en la Plaza Independencia ya no son tan frecuentes. Anna se esfuerza por compatibilizar sus tareas como cónsul con su práctica docente, mientras que Nicolás continúa en sus funciones y, Mónica, suma experiencia como su asistente.

Pese a aquello que en algunas ocasiones las fronteras -territoriales, jurídicas, culturales- fragmentan, develar los encuentros posibles constituye no sólo un propósito académico, sino también una postura política en los Estudios Transnacionales. Es mi deseo que el análisis seguido en estas páginas contribuya a imaginar nuevos caminos para el ejercicio de ciudadanía en un mundo donde millones de personas se desplazan por tierra, aire y mar.

Bibliografía y fuentes

Referencias bibliográficas

- ABRAMS, P., GUPTA, A., MITCHELL, T. 2015. *Antropología del Estado*. Fondo de Cultura Económica. México.
- ACHA, H. 2008. "La bandera de conveniencia". En: *Aequitas Virtual*. Universidad del Salvador. Buenos Aires. Disponible en: <http://www.salvador.edu.ar/juri/aequitasNE/nroocho/Derecho%20Registral-BANDERAS%20DE%20CONVENIENCIA-Acha.pdf>
- AGUDO SANCHÍZ, A. 2021. "La provisión de bienes y servicios como acción política. Configuración de modos humanitarios y burocráticos de gobernanza en la frontera México-Estados Unidos". En: *Périplos: Revista de Pesquisa sobre Migrações*. Vol 5. N° 1. PP 53-81.
- ALDERTON T., BLOOR M., KAHVECI E., LANE, T. SAMPSON H., THOMAS M., WINCHESTER, WU B. y ZHAO M. 2004. *The Global Seafarer. Living and working conditions in a globalized industry*. International Labour Office and The Seafarers International Research Centre. Ginebra.
- ALEGRET, L. 1989. "La antropología marítima como campo de investigación de la antropología social." En: *Agricultura y Sociedad*. N°52.
- AMENGUAL, M. 2014. "Pathways to Enforcement: Labor Inspectors Leveraging Linkages with Society in Argentina". *Industrial and Labor Relations Review* 67 (1) DOI:10.1177/001979391406700101
- AMIN, S. 1989. *El eurocentrismo. Crítica de una ideología*. Siglo XXI. México
- ANANTA, A. 2009 "Estimating the value of the business of sending low-skilled workers abroad: An Indonesian case". Disponible en: <https://ipc2009.popconf.org/papers/91804>
- ANDERSON, B. 1993. *Comunidades imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*. FCE. México
- ANNER M., GREER I., HAUPTEMEIER M., LILLIE N. & WINCHESTER N. 2006. "The industrial determinants of transnational solidarity: Global

interunion politics in three sectors." En: *European Journal of Industrial Relations*. Vol 12. N° 1. Pp 7-27.

- ANTUNES, R. 2001. *¿Adiós al trabajo? Ensayo sobre la metamorfosis y la centralidad del mundo del trabajo*. Cortez Editora. Sao Paulo
- ARENDT, H. 2009 (1958). *La condición humana*. Paidós. Buenos Aires
- ARENDT, H. 1998 (1951). *Los orígenes del totalitarismo*. Taurus. Bogotá
- ARTHURS, H. 1967. "Developing industrial citizenship: a challenge for Canada's -second century". Disponible en: https://digitalcommons.osgoode.yorku.ca/cgi/viewcontent.cgi?referer=&https_redir=1&article=1551&context=scholarly_works
- ASTORI, D y BUXEDAS, M. 1986. *La pesca en Uruguay. Balance y perspectivas*. Ciedur. Montevideo.
- BAILEY, N. & WINCHESTER, N. 2016. "Framing Social Justice: The ties that bind a multinational occupational community". En: *Sociology*. 52 (4) Pp 796-812. DOI: <https://doi.org/10.1177/0038038516670111>
- BALIBAR, E. 2013. *Ciudadanía*. Buenos Aires. Adriana Hidalgo Editora.
- BANCO MUNDIAL. 2021. "Overcoming Barriers to Women's Economic Empowerment in the Philippines". Diciembre 2021. Disponible en: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099830103012227161/pdf/P173002056f08e0a909afd0d7c9f381c4d3.pdf>
- BARRELLI, A. 2021. "Creencias, territorialidades y migrantes". En: Jiménez Zunino, C. y Trpin, V.: *Pensar las migraciones contemporáneas: categorías críticas para su abordaje*. Teseo. Buenos Aires.
- BASCH L., GLICK SCHILLER N., SZANTON BLANC C. 1994. *Nations unbound: Transnational projects, postcolonial predicaments, and deterritorialized nation-states*. Routledge. London.
- BATTISTINI, O.R. 2018. "Desvalorización cultural del trabajo humano del capital". En: *Revista de Ciencias Sociales*. 159. Pp: 111-127.
- BAUBÖCK, R. 2010. "Cold constellations and hot identities: Political theory questions about transnationalism and diaspora" En: Baubock, R. y Faist, T.

(Eds) *Diaspora and Transnationalism. Concepts, Theories and Methods*. Amsterdam University Press. Amsterdam.

- BAUMAN, Z. 2003. *Modernidad Líquida*. FCE. México DF.
- BAUTISTA, J. 2015. "Export-quality Martyrs: Roman Catholicism and Transnational Labor in the Philippines". En: *Cultural Anthropology*. Vol. 30, N°3, pp. 424-447
- BECK, U & BECK-GERNSHEIM, E. 2003. *La individualización. El individualismo institucionalizado y sus consecuencias sociales y políticas*. Paidós. Buenos Aires.
- BECK, U. 1998. *La sociedad del riesgo. Hacia una nueva modernidad*. Paidós. Buenos Aires.
- BENHABIB, S. 2004. *Los derechos de los otros. Extranjeros, residentes y ciudadanos*. Gedisa. Barcelona.
- BENSÁ, A. Y FASSIN, E. 2002. "Les sciences sociales face à l'événement". En: *Terrain* 38: 1-16. Disponible en: <https://journals.openedition.org/terrain/1888>
- BENSUSÁN, G. 2009. "Estándares laborales y calidad de los empleos en América Latina". En: *Perfiles Latinoamericanos*. N° 35. Julio-Dic. 2009. Pp 13-49. FLACSO. México DF.
- BERRÍOS, F. 2009. "La problemática moderna del trabajo como signo de los tiempos". En: *Teología y Vida*. Vol L. 2009. pp 549-563
- BESSERER, F. 1999. "Estudios transnacionales y ciudadanía transnacional". En: Gail Mummert (Ed) *Fronteras fragmentadas*, pp 215-238. Colegio de Michoacán CIDEM, México.
- BESSERER, F. 2005. "El cuerpo transnacional". En: *Revista de Investigación Social*, año I, N°1, Verano de 2005. México. DF. pp 17-30
- BESSERER, F. 2013. "Micropolíticas de la diferencia en una comunidad transnacional", en: Grimson, A. y Bidaseca, K. (comps.), *Hegemonía cultural y políticas de la Diferencia* Buenos Aires. pp. 263 –278. CLACSO.
- BESSERER, F. 2019. *Estudios transnacionales. Claves desde la antropología*. UAM/Juan Pablos Editor. México

- BIMCO-ICS. BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL and INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING. 2021. "Seafarer Workforce Report 2021". Disponible en: <https://www.ics-shipping.org/resource/seafarer-workforce-report-2021-edition/>
- BLAUM, L. Y KEIFMAN, S. 2006. "Contingencia y fetichismo. Variaciones en torno a Marx, Keynes y Polanyi." Ponencia presentada en las *I Jornadas de Estudios Sociales de la Economía*. CeSE-IDAES/ NUCEC. Julio 2006.
- BOIVIN, M.; ROSATO, A. Y ARRIBAS, V. 2004. *Constructores de otredad. Una introducción a la Antropología Social y Cultural*. Antropofagia. Buenos Aires.
- BOURDIEU, P. 2012. *Sobre el Estado. Cursos en el College de France (1989-1992)*. Anagrama. Barcelona.
- BOSNIAK, L. 2000. "Citizenship Denationalized". En: *Indiana Journal of Global Legal Studies*, Vol 7, N°2 (Spring, 2000), pp. 447-509.
- BRETON, R. 1981. *Las etnias*. Olikos Tau Ediciones. Barcelona.
- BRILLANTES, J. 2006. "Políticas y mecanismos filipinos en torno a la migración y el empleo en el extranjero". *Red Internacional de Migración de Desarrollo*. Disponible en: http://rimd.reduaz.mx/coleccion_desarrollo_migracion/relaciones-estado1/RelacionesEstado1_2politicas.pdf
- BROQUETAS, M. 2008. "Liberalización económica, dictadura y resistencia. 1965-1985". Pp163-210. En Frega, A. et al.: *Historia del Uruguay en el siglo XX (1890-2005)*. Montevideo. Ediciones de la Banda Oriental
- BROWN, W. 2017. *El pueblo sin atributos. La secreta revolución del neoliberalismo*. Malpaso. México.
- BRUBAKER, R. 2015. *Grounds for Difference*. Harvard University Press. Cambridge
- BUTTLER, J. 2002. *Cuerpos que importan. Sobre los límites materiales y discursivos del sexo*. Buenos Aires. Paidós.
- CAETANO, G. 2014. *El Uruguay Laico. Matrices y revisiones*. Penguin Random House Grupo Editorial. Montevideo.

- GAGGIANO, S. 2011. "La cuestión migratoria: reconocimiento de derechos, identidades nacionales y (ausencias de) género". En Jelin, et al.2011. *Por los derechos. Mujeres y hombres en la acción colectiva*. Nueva Trilce. Buenos Aires.
- CAGLAR, A. 2015. "Citizenship, Anthropology of". En: James D. Wright (editor-in-chief), *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*, 2nd edition, Vol 3. Oxford: Elsevier. pp 637-642. Disponible en: <http://www.elsevier.com/locate/permissionusematerial>
- CAIMARI, L. 2002. "El peronismo y la Iglesia Católica". En: Torre, J.C. (Dir): *Nueva Historia Argentina. Tomo 8. Los años peronistas (1943-1955)*. Bs. As. Sudamericana, 2002, capítulo IX.
- CAMAÑO SEMPRINI, R. 2018. "Catolicismo, sociedad y política en los caleidoscopios de la historia". En: *Rey Desnudo*. VI. 12. 15/07/2018. 117-131
- CAMPESE, G. 2017. *Hacia una teología desde la realidad de las migraciones. Métodos y desafíos*. Guadalajara. Jalisco. ITSEO.
- CANDEA, M. 2007. "Arbitrary locations: in defence of the bounded field-site". *Journal of the Royal Anthropological Institute*, 13, 167-184. Disponible en: <https://rai.onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1467-9655.2007.00419.x>
- CARBONELLA, A. & KASMIR, S. 2014. *Blood and Fire. Toward a global Anthropology of Labor*. Oxford. Berghahn.
- CARUSO, L. 2009. "Estado y trabajo marítimo: el Departamento Nacional del Trabajo y su acción en el Puerto de Buenos Aires, 1907-1921". En: *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*. Mar del Plata. Año 2009 pp 71-83.
- CARUSO, L. 2015. "Repensar la organización obrera desde la experiencia gremial a bordo: las Sociedades de Resistencia de Marineros y Foguistas de Buenos Aires (1895-1907)" En: *Cuadernos del CIESAL*. Rosario. Año 2015. P11-34.
- CARUSO, L. 2017. "Legislando en aguas profundas. La OIT, nuevas reglas para el trabajo marítimo y su desarrollo en la Argentina de la primera posguerra" En: Caruso y Stagnaro: *Una historia regional de la OIT*. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad de La Plata.

- CARUSO, L. y STAGNARO, A. 2017. "Representantes y representaciones de Argentina en la Organización Internacional del Trabajo en la década de 1920." En: *Anuario del Instituto de Historia Argentina*. Año 2017. Vol. 1.
- CASTEL, R. 2002. *La metamorfosis de la cuestión social*. Paidós. Buenos Aires.
- CASTELLANOS, D. 2011. Bases religiosas para la realización de autopsias en el judaísmo y en el islam. En: *Persona y Bioética*. Vol 15, N° 2, pp. 184-200. Jul-Dic 2011. Disponible en: <http://www.scielo.org.co/pdf/pebi/v15n2/v15n2a06.pdf>
- CERVANTES, J. 2006. "Noticias del Apostolado del Mar en Buenos Aires. Septiembre 2007". Material inédito.
- CERVANTES, J. 2006. "Propuesta para una atención pastoral coordinada a la gente del mar en Argentina". Presentada en: *II Encuentro Regional de obispos promotores, directores nacionales, capellanes y agentes de la Pastoral del Mar-Marineros y Pescadores*. Bogotá, Octubre 2006. Disponible en: <https://jsf.com.mx/ii-encuentro-regional-apostolado-del-mar/>
- CHAUMETTE, P. (Coordinador) 2016. *Seafarers: an international labour market in perspective. Gens de mer: un marché international du travail*. Université de Nantes-Gomylex Editorial. Bilbao.
- CITRO, S. 2009. *Cuerpos significantes: Travesías de una etnografía dialéctica*. Editorial Biblos. Buenos Aires.
- COLOMBO, G y NIETO, A. 2008. "Aproximación a las formas de la lucha obrera en la industria de la pesca, Mar del Plata 1997-2007". En: *Labour Again Publications*. Amsterdam. 2008. 1-15.
- COLOMBO, G. 2014. *De la revolución productiva a la crisis de la merluza: El conflicto social en la industria pesquera marplatense. Años. 2989-2001*. Tesis de posgrado. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Disponible en: <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.998/te.998.pdf>

- COMINS MINGOL, I 2015. La ética del cuidado en sociedades globalizadas: hacia una ciudadanía cosmopolita. En: *Thémata Revista de Filosofía*. N°52, Julio-Noviembre 2015, pp 159-178. ISSN: 0212-8365
- CORSO, G.; ZAMBERLAM, J.; FONSECA TORRES, S.; COLAVARA PINT. R. 2016. *Pescadores e pescadoras artesanais. Desafios para um servico da Igreja no Brasil*. Solidus. Porto Alegre
- CORSO, G. 2017. "Apostolado do Mar na História". Material inédito
- CORTINA, R. 2011. *La dimensión transnacional de la negociación colectiva. Los acuerdos marcos globales*. Fundación Friedrich Ebert. Buenos Aires.
- CROVETTO DÍAZ, G. 2020. "Vidas y trabajo en desplazamiento: apuntes para pensar movilidades a partir de los navegantes de Corral, región De los Ríos. En: Saldívar et al (Eds). 2020: *Pasos al sur. Migraciones transnacionales en territorios socioculturales de Chile*. Universidad de Los Lagos. Los Lagos.
- CUCCHETTI, H. 2005. *Religión y política en Argentina y en Mendoza, 1943-1955. Lo religioso en el primer peronismo*. Documento de Trabajo N° 13, CEIL-PIETTE/CONICET. Buenos Aires.
- DAMATTA R. 1997 b. *A casa e a rua. Espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil*. Rio de Janeiro. Rocco.
- DAMATTA R. 1997a. *Carnavais, malandros e herois. Para uma sociologia do dilema brasileiro*. Rio de Janeiro. Rocco.
- DAS, V. Y POOLE, D. 2008. "El estado y sus márgenes. Etnografías comparadas." En: *Cuadernos de Antropología Social*. N°27. 2008. Pp 19-52. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires.
- DEAN, M. 2010. *Governmentality. Power and Rule in Modern Society*. Sage Publications. California.
- DE LA HABA, J. 2002. *Trabajadores inmigrantes y acción colectiva: una panorámica sobre las relaciones entre inmigrantes y sindicalismo en Europa*. Disponible en: <http://ddd.uab.cat/pub/papers/02102862n66/02102862n66p155.pdf>.

- DELEUZE, G. & GUATTARI, F. 2002. *Mil Mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Pre-Textos. Valencia.
- DICKINSON, J. 2015. "Articulating an Indian diaspora in South Africa: The Consulate General of India, diaspora associations and practices of collaboration". En: *Geoforum* 61 (2015) 79-89.
- DICONCA, B. 2012. *Caracterización de las nuevas corrientes migratorias en Uruguay. Inmigrantes y retornados: acceso a derechos económicos, sociales y culturales*. Ministerio de Desarrollo Social (MIDES). Montevideo
- DOMINGUEZ ROCA, L. y FEDELE, J. 2015. "Puerto y Ciudad". En: *Revista Transporte y Territorio* /12 (2015) ISSN 1852-7175 1. Facultad de Filosofía y Letras. Buenos Aires.
- DONATELLO, L.M. (2010) *Catolicismo y montoneros. Religión, política y desencanto*. Manantial. Buenos Aires.
- DUSSEL, E. 2001. *Hacia una filosofía política crítica*. Editorial Desclée de Brouwer. Bilbao.
- ETCHEBEHERE C., GALLI O., GEYMONAT J. MENDY M, MORALES S. y NORBIS W. 2018 *Análisis del complejo pesquero uruguayo: Una experiencia de investigación y extensión con los trabajadores del mar*. CSEAM. Comisión Sectorial de Extensión y Actividades en el Medio de la Universidad de la República. Montevideo.
- EVANS-PRITCHARD, E. 1977. *Los Nuer*. Editorial Anagrama. Barcelona.
- FAIST, T. 2005. "Espacio social transnacional y desarrollo: una exploración de la relación entre comunidad, estado y mercado". *Migración y Desarrollo*. N° 5, segundo semestre, 2005, pp 2-34. Red Internacional de Migración y Desarrollo. Zacatecas, México.
- FAIST, T. 2010. "Diaspora and transnationalism: What kind of dance partners?" En: Baubock y Faist (Eds) *Diaspora and Transnationalism. Concepts, Theories and Methods*. Amsterdam University Press. Amsterdam.
- FAIST, T. 2013. "'Ahora todos somos transnacionales': relevancia de la transnacionalidad para comprender las inequidades sociales". *Migración y Desarrollo*, Vol. 11, N° 20, 2013. pp 67-105.

- FALZON, M. A. 2009. *Multi-Sited Ethnography. Theory, Praxis and Locality in Contemporary Research*. Routledge. Londres.
- FANON, F. 2009. *Piel negra, máscaras blancas*. Ediciones Akal. Madrid
- FAO. FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS. 2020. The State of world fisheries and aquaculture. Sustainability en action. Roma. Disponible en: <https://doi.org/10.4060/ca9229en>
- FASSIN D. 2004. "Entre las políticas de lo viviente y las políticas de la vida. Hacia una antropología de la salud". En: *Revista Colombiana de Antropología*. Vol 40, ene-dic 2004, pp. 283-318
- FASSIN, D. 2016. *La razón humanitaria. Una historia moral del tiempo presente*. Prometeo. Buenos Aires.
- FEDERICI, S. 2010. *Calibán y la bruja. Mujeres, cuerpo y acumulación originaria*. Traficantes de Sueños. Madrid.
- FERGUSON, J. Y GUPTA, A. 2002. "Espacializando Estados. hacia una etnografía de gubernamentalidad neoliberal". En: Sandoval (ed). *Las máscaras del poder. Estado, etnicidad y nacionalismo*. Instituto de Estudios Peruanos. Lima.
- FERNANDEZ, J. 1999. "Los estudios de Antropología de la Pesca en España: Nuevos problemas, nuevas tendencias". En: *Etnográfica*. Vol III. N° 2. Pp: 333-35. En: http://ceas.iscte.pt/etnografica/docs/vol_03/N2/Vol_iii_N2_333-360.pdf
- FLORES, F & GIOP, M 2017. "Geosímbolos religiosos en el espacio público. El centro de Luján como laboratorio de diversidad religiosa". En: *Estudios Socioterritoriales*. Vol 21. Tandil. Jun-2017. Disponible en: http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1853-43922017000100011
- FLORES, P. 2021. *Isla Decepción*. Editorial Paidós. Buenos Aires.
- FOUCAULT, M. 2002. *La arqueología del saber*. Siglo XXI Editores. Buenos Aires.

- FOUCAULT, M. 2006. *Seguridad, territorio y población. Curso en el Collège de France (1977-1978)*. FCE. Buenos Aires.
- FOUCAULT, M. 2007. *Nacimiento de la biopolítica. Curso en el Collège de France (1978-1979)*. FCE. Buenos Aires.
- FRANDRY, T. 2019. "La difficile vita dei marittimi. Il report dell' AOS di Montevideo". Disponible en: <https://www.scalabriniani.org/c365-attualita/la-difficile-vita-dei-marittimi-il-report-dellaos-di-montevideo/>
- FRASER, N. Y GORDON, L. 1992. *Contrato versus caridad: una reconsideración de la relación entre ciudadanía civil y ciudadanía social*. Disponible en: <https://isegoria.revistas.csic.es/index.php/isegoria/article/view/324>
- FRESNOZA-FLOT, A. 2012. "Security in Labor Migration in the Philippines: National Honor, Family Solidarity, and Migrant's Protection". En: Teh Cheng Guan, B. (Ed.): *Human security: Securing East Asia's future*. Pp 95-112. Springer. Londres.
- GALLI, O.2007. "La pesca en el Uruguay: un modelo agotado". En: *REDES-Amigos de la Tierra Uruguay-Programa Uruguay Sustentable*. Disponible en: http://209.62.67.242/wpcontent/uploads/2008/08/la_pesca_en_el_uruguay_un_modelo_agotado.pdf.
- GAMLEN, A, 2008. "The emigration state and the modern geopolitical imagination". *Political Geography*. Vol. 27, Issue 8, November 2008. pp. 840-856. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2008.10.004>
- GARCÍA RUIZ, J. 2010. "Cristianismo y migración: entre 'iglesias de trasplante' y 'estrategias de acompañamiento'". En: *Amérique latine histoire et mémoire: Les Cahiers ALHIM*. N°20. 2010.
- GEYMONAT, R. "Secularización y privatización de lo religioso en el Uruguay (1860-1920)." En: *X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes*. Universidad Nacional de Rosario. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación. Universidad Nacional del Litoral. Rosario.

- GIL ARAUJO, S. 2010. *Las argucias de la integración. Políticas migratorias, construcción nacional y cuestión social*. IEPALA. Madrid.
- GLICK SCHILLER, N.; BASCH, L.; SZANTON-BLANC, C.1994. *Nations Unbound: Transnational Projects, Postcolonial Predicaments, and Deterritorialized Nation-States*. Gordon and Breach. Amsterdam
- GLICK SCHILLER, N. 2005. "Transnational social fields and imperialism. Bringing a theory of power to Transnational Studies". *Anthropological Theory*. Vol 5 (4): 439-461. 10.1177/1463499605059231
- GLICK SCHILLER, N. & CAGLAR, A. 2008. "And ye shall possess it, and dwell therein: Social citizenship, global christianity, and nonethnic immigrant incorporation" En: Reed-Danahay y Brettell (Comps): *Citizenship, Political Engagement, and Belonging: Immigrants in Europe and The United States* pp 203-225. Rutgers University Press. Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/j.ctt5hj33>
- GLICK SCHILLER N., DARIEVA T. & GRUNER-DOMIC S. 2011. "Defining cosmopolitan sociability in a transnational age. An introduction." En: *Ethnic and Racial Studies*. Vol 34. N°3. March 2011. Pp. 399-418
- GLICK SCHILLER, N. & SALAZAR, N. 2013. "Regimes of Mobility Across the Globe". February 2013. *Journal of Ethnic and Migration Studies*. 39 (2): 183-200.
- GORZ, A. 1981. *Adiós al proletariado. (Más allá del socialismo)*. El viejo topo. Barcelona.
- GRAY, B. & LEVITT, P. 2020. "Social welfare versus transnational social protection regimes: the changing roles of church and state. En: *Journal of Ethnic and Migration Studies*. DOI: 10.1080/1369183X.2020.1733946
- GOFFMAN, E. 2001. *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Amorrortu editores. Buenos Aires.
- GUARNIZO, L. Y SMITH, P. 1998. *Transnationalism from Below.Comparative Urban and Community Research*. New Brunswick: Transaction.

- GUBER, R. 2001. *La Etnografía. Método, campo y reflexividad*. Grupo Editorial Norman. Bogotá
- GUBER, R. 2004. R. 2004. *El salvaje metropolitano. Reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo*. Paidós. Buenos Aires.
- GUEVARRA, A. R. 2006. "Managing 'Vulnerabilities' and 'Empowering' Migrant Filipina Workers: The Philippines' Overseas Employment Program." *Social Identities* 12 (5): 523–541.
- GUIGOU, L. N. 2006. Cartografías religiosas: Mitologías, representaciones y trayectos de la nación laica uruguaya. En: Da Costa (org): *Laicidad en América Latina y Europa. Repensando lo religioso entre lo público y lo privado en el siglo XXI*. CLAEH. Montevideo.
- GUIGOU, L. N. 2017. "Políticas Étnicas y Estado-Nación. Acerca de las formas de narrarse y desnarrarse de la nación uruguaya". En: *Diversidades Culturales. Pueblos indígenas de Suramérica*. UNASUR. La Paz.
- GUIZARDI, M. 2017. *Capoeira. Etnografía de una historia transnacional entre Brasil y Madrid*. Ediciones Universidad Alberto Hurtado. Santiago de Chile.
- HARDT, M. & NEGRI, A. 2000. *Empire*. Harvard University Press. Cambridge. Massachussets.
- HARVEY, D. 1998. *La condición de la posmodernidad: Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Amorrortu Editores. Buenos Aires
- HARVEY, D. 2018. *Justicia, Naturaleza y la Geografía de la Diferencia. Traficantes de sueños*. Madrid.
- HAYEK, F. 2008. *Camino de servidumbre*. Unión Editorial. Madrid.
- HELD, D. & MC GREW A. 2003. *Globalización/Antiglobalización. Sobre la reconstrucción del orden mundial*. Paidós. Barcelona. 2003
- HELD, D. 2010. "Cosmopolitismo después del 11 de Septiembre". En: *Anales de la Cátedra de Francisco Suárez*, 44 (2010). pp 329-339.
- HERVIEU-LÉGER. 2004. *El peregrino y el convertido. La religión en movimiento*. Ediciones del Helénico. México DF.
- HORST, C. 2010. *Immigration to Norway from Bangladesh Brasil, Egyp, India, Morocco and Ukraine*. PRIO. Peace Research Institute Oslo. Oslo.

- HULL, M.S. 2012. "Documents and Bureaucracy". *The Annual Review of Anthropology*. 2012. 41:251-67.
- ISWAN. INTERNATIONAL SEAFARERS WELFARE AND ASSISTANCE NETWORK. 2023. "Women Seafarers' Health and Welfare Survey". Disponible en: <https://www.seafarerswelfare.org/assets/documents/resources/women-seafarers-health-and-welfare-survey.pdf>
- INSTITUTO CUESTA DUARTE, 2008. *Informe Sectorial. El Sector Portuario en Uruguay*. PIT-CNT. Montevideo. Disponible en: http://www.cuestaduarte.org.uy/portal/index.php?option=com_docman&task=cat_view&qid=84&Itemid=69&mosmsg=Est%28www.google.com.ar%29.
- JELIN, E. 1993. "¿Cómo construir ciudadanía? Una visión desde abajo". En: *Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*. N°55 (diciembre 1993), pp. 21-37. Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/25675593?origin=JSTOR-pdf>
- JELIN, E. 2011. "Los derechos como resultado de luchas históricas". En: Jelin et al. 2011. *Por los derechos. Hombres y mujeres en la acción colectiva*. Editorial Nueva Trilce. Buenos Aires.
- JELIN E, MOTTA, R., COSTA, S.2020. *Repensar las desigualdades ¿Cómo se producen y entrelazan las asimetrías globales? (y qué hace la gente con eso)*. Siglo XXI Editores. Buenos Aires
- JELIN, E. 2022. *Las tramas del tiempo. Familia, género, memorias, derechos y movimientos sociales*. CLACSO. Buenos Aires.
- KAPUR, R. 2003. "The 'other' side of globalization: The legal regulation of cross-border movements". En: *Canadian women's studies/Les cahiers de la femme*. June 2003. Vol. 22. Pp. 6-19.
- KEARNEY, M. 1995. "The Local and the Global: The Anthropology of Globalization and Transnationalism". En: *Annual Review of Anthropology*. Vol 24 (1995), pp 547-565.

- KHAGRAM, S. Y LEVITT, P. 2004. Towards a Field of transnational Studies and Sociological Transnationalism Research Program (August, 2004). Disponible en: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=556993
- KOFMAN, E. 2016. "Repensar los cuidados a la luz de la reproducción social: una propuesta para vincular los circuitos migratorios". En: Investigaciones Feministas. Vol 7 N° 1 (2016). pp 142-162.
- KOTT, S. 2011. "Les organisations internationales, terrains d'étude de la globalisation. Jalons pour une approche socio-historique". En: *Critique internationale*, 2011, n°52, p 9-16. DOI: 10.3917/cii.052.0009. Disponible en: <https://www.cairn.info/revue-critique-internationale-2011-3-page-9.htm>.
- KOTT, S. 2015. "Para uma história social das organizações internacionais. A OIT e a Internacionalização dos saberes sociais." En Bandeira Jerónimo, M. y Monteiro J.P. (Orgs): *Os passados do presente. Internacionalismo, Imperialismo e a Construção do Mundo Contemporâneo*. pp 131-158. Almedina. Coimbra.
- KVERNDAL, R. 2008. *The way of the sea: the changing shape of mission in the seafaring world*. William Carey Library. California.
- KYMLICKA, W. Y NORMAN, W. 1996. "El retorno del ciudadano. Una revisión de la producción reciente en teoría de la ciudadanía". En: *Cuadernos del CLAEH*, n° 75, Montevideo, 1996. Pp 81-112.
- LACROIX, T. 2018. *Le Transnationalisme: Espace, Temps, Politique*. Géographie. Université de Paris Est.
- LANTARÓN BARQUÍN, D. 2020. "Migraciones Laborales y Organización Internacional del Trabajo: revisando los pilares de una construcción normativa universal". En: *Temas laborales. Revista andaluza de trabajo y bienestar social*. N° 152. 2020. págs 53-95
- LATOUR, B. 2005. LATOUR, B. 2005. *Nunca fuimos modernos. Ensayos de antropología simétrica*. Siglo XXI Editores. Buenos Aires.
- LATOUR, B. 2008. *Reensamblar lo social. Una introducción de la teoría del actor-red*. Ediciones Manantial. Buenos Aires.

- LAZZARATO, M. 2010. "Pastoral Power Beyond Public and Private". *Open* 19: 18–32.
- LENGUITA, P.A. 2021. "Mujeres sindicalistas: La trama feminista en los gremios argentinos" En Lenguita et al.: *Feminismos: Experiencias sindicales y laborales en Argentina*. Universidad Nacional de José C. Paz.
- LEPRATTI, P. 2018. *Fronteras líquidas. Trabajadores del mar peruanos en Montevideo. Contextos, sujetos y trayectorias de la inmigración en el Uruguay del siglo XXI*. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad de la República. Montevideo.
- LEPRATTI, P. 2019. "¿Las tripulaciones internacionales, son tripulaciones interculturales? Algunas reflexiones sobre la construcción de "otredad" en espacios de trabajo transnacionales" Ponencia presentada en: *VIII Jornadas de Investigación; VII Jornadas de Extensión y VI Encuentro de Egresados y Maestrandos*. FHCE. Montevideo.
- LEPRATTI, P. 2021. "El Apostolado del Mar. Un servicio transnacional para las almas transnacionales". Ponencia presentada en: *XI Jornadas en Ciencias Sociales y Religión. Espiritualidades, Economía y Poder*. Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires. Argentina.
- LEPRATTI, P. 2022. "Un caso de acción sindical transnacional: La ITF y la Campaña contra las Banderas de Conveniencia en Argentina y Uruguay". Ponencia presentada en: *II Congreso Internacional de Ciencias Humanas. Escuela de Humanidades UNSAM*. San Martín, Argentina.
- LEPRATTI, P. 2023. "Cuerpos sin vida que cruzan fronteras". Ponencia presentada en: *XIV Reunión de Antropología del Mercosur. Reconexiones y desafíos a partir del Sur global. Universidad Federal Fluminense. Niteroi. Brasil*.
- LEVINAS, E. 2001. *Entre nosotros. Ensayos para pensar en otro*. Pre-textos. Valencia.
- LEVITT, P. & GLICK SHILLER, N. 2004. "Perspectivas internacionales sobre migración: conceptualizar la simultaneidad". En: *Migración y Desarrollo*. N° 3. Pp: 60-91. Red Internacional de Migración y Desarrollo. México.

- LEVITT, P. 2007. "Rezar por encima de las fronteras: cómo los inmigrantes están cambiando el panorama religioso". En: *Migración y Desarrollo*. N°8. Primer semestre 2007. pp 66-88. Red Internacional de Migración y Desarrollo. Zacatecas. México.
- LEVITT, P. 2018. "Una mirada transnacional". *Autoctonía. Revista de Ciencias Sociales e Historia*. Vol. II, N°1. Enero 2018, 1-25. ISSN 0719-8213. DOI: <http://dx.doi.org/10.23854/autoc.v2i1.76>
- LEVITT, P.; DOBBS, E.; SUN, K.; PAUL, R. 2023. *Transnational Social Protection. Social Welfare across National Borders*. Oxford Scholarship. Oxford.
- LEWIS, H. 2003. *The International Transport Workers' Federation (ITF) 1945-1965: An Organizational and Political Anatomy*. Tesis para el título de Doctor en Filosofía. University of Warwick. Disponible en: <http://wrap.warwick.ac.uk/3700/>
- LILLIE, N. 2004. "International Trade Union Revitalization: The Role of National Union Approaches." En: *Varieties of Unionism*. Disponible en: <https://www.academia.edu/1386775/9. International Trade Union Revitalization The Role of National Union Approaches>
- LILLIE, N. 2005. "Neither global nor standard: corporate strategies in the new era of labor standards". En: *Environment and Planning*. Disponible en: https://www.academia.edu/1386772/Neither_global_nor_standard_corporate_strategies_in_the_new_era_of_labor_standards
- LILLIE, N. 2006. "Globalization and Class Analysis: Prospects for Labour Movement Influence in Global Governance". En: *Industrielle Beziehungen*, 13 (3):223-237. Rainer Hampp Verlag.
- LILLIE, N. 2008. "The ILO Maritime Labour Convention, 2006. A new paradigm for global labour rights implementation". En: PAPADAKIS, K. Ed.: *Cross-border Social Dialogue and Agreements: An emerging global industrial relations framework?* International Institute for Labour Studies. Ginebra.
- LINEBAUGH, P & REDIKER M. 2005. *La Hidra de la Revolución. Marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico*. Crítica. Barcelona.

- LISTER, R. 2012. "Ciudadanía y género". Disponible en: <https://www.jstor.org/stable/42625244>
- MACHADO-ORTIZ, M. G. 2015. "Crece desde el pie". La experiencia de las mujeres sindicalistas en Uruguay. Tesis para la obtención del Título de Licenciado en Ciencia Política y Sociología de la Universidad Federal de Integración Latinoamericana. Disponible en: <https://dspace.unila.edu.br/handle/123456789/401>
- MAGLIANO, M. 2009. "Mujeres migrantes. Estado y desigualdad social: la política migratoria desde una perspectiva de género". En: Domenech (comp): *Migraciones y política. El estado interrogado*. UNC. Córdoba
- MALINOWSKI, B. 1986. *Los argonautas del Pacífico occidental*. Planeta-Agostini. Barcelona.
- MALLIMACI, A. & MAGLIANO, M. 2016. "Migraciones, género y cuidados en Argentina: jerarquizaciones, desigualdades y movilidades". En: Magliano, Perissinotti y Zenklusen (comps.): *Los nudos ciegos de la desigualdad. Diálogos entre migraciones y cuidado*. CONICET. Buenos Aires.
- MALLIMACI, F. 2001 "Los diversos catolicismos en los orígenes de la experiencia peronista". En: Di Stefano & Mallimaci (comp.): *Religión e imaginario social*. Manantial. Buenos Aires.
- MALLIMACI, F. 2009. "Globalización y modernidad católica: papado, nación católica y sectores populares". En: *América Latina y el Caribe: territorios religiosos y desafíos para el diálogo*. CLACSO Buenos Aires.
- MALLIMACI, F. 2015. *El mito de la Argentina laica. Catolicismo, política y Estado*. Capital intelectual. Buenos Aires.
- MATO, D. 2005. *Cultura, política y sociedad. Perspectivas latinoamericanas*. CLACSO. Buenos Aires.
- MARCUS, G. 2001. "Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal". En: *Alteridades*. Vol 11. N° 22. Julio-diciembre 2001. Pp 111-127. Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa. Distrito Federal México.

- MARSHALL, TH & BOTTOMORE T. (1949) 1998. *Ciudadanía y clase social*. Alianza. Madrid.
- MARX, K. (1847) 2019. *Trabajo asalariado y capital*. Mandala Ediciones. Madrid.
- MARX, K & ENGELS, F. (1848) 2000. *Manifiesto comunista*. Ediciones Elaleph. Buenos Aires.
- MAUL, D. 2019. *La organización Internacional del Trabajo. 100 años de políticas sociales a escala mundial*. OIT. Ginebra
- MAVROPOULOU, V. 2012. "Are Labour Rights Human Rights?" *European Labour Law Journal*. 3 (2) Feb 2012. DOI: 10.1177/201395251200300204. Disponible en: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2007535
- MENDY, M.; MIGLIARO, A.; ETCHEBEHERE, C. 2011. "Modelo agotado, trabajadores explotados: el caso de la pesca en el Uruguay". Disponible en: <http://www.unl.edu.ar/iberoextension/dvd/archivos/ponencias/mesa3/modelo-agotado-trabajadores-.pdf>.
- MERENSON, S. 2018. "Political community and transnational citizenship: ethnographic perspectives on a heterogeneous articulation". En: *Etnográfica*. (Online) Vol 22 (1) 2018. Disponible en: <https://journals.openedition.org/etnografica/5191>
- MERENSON, S. 2019. "Territorialidades de la acción estatal extraterritorial: burocracias diaspóricas y migrantes". En: *Revista Colombiana de Antropología* (online) 2019. Vol 55. N°1. Pp 239-265. <https://doi.org/10.22380/2539472x.593>
- MERENSON, S. 2021. "De nociones y paraguas: Apuntes sobre 'ciudadanía' en los trabajos de Elizabeth Jelin". En: Caggiano, Merenson, Pereyra Sebastián (Eds) *Pensamientos y afectos en la obra de Elizabeth Jelin*. Buenos Aires: Miño y Dávila.
- MERENSON, S. & GUIZARDI, M. 2023. "Frontera". En Jiménez Zunino y Trpin (Coord): *Pensar las migraciones contemporáneas. Categorías críticas*

para su abordaje. TeseoPress-Red de Investigación Argentina sobre Migraciones Internacionales Contemporáneas (IAMIC).

- MEZZADRA, S & NEILSON, B. 2017. *La frontera como método*. Madrid. Traficantes de sueños.
- MIGRATION POLICY INSTITUTE. 2017. "The Philippines: Beyond Labor Migration, Toward development and (Possibly) Return". En: *The Journal of the Migration Policy Institute*. Julio 2017. Disponible en: <https://www.migrationpolicy.org/article/philippines-beyond-labor-migration-toward-development-and-possibly-return>
- MOLINIER, P. 2018. "El cuidado puesto a prueba por el trabajo. Vulnerabilidades cruzadas y saber-hacer discretos". En: Borgeaud-Garciandía (Comp.) *El trabajo de cuidado*. Fundación Medifé. Buenos Aires.
- MONTOBBO, M. 2004. "Islam y política en el sureste asiático: el caso de Indonesia". En: Papeles. N°87. 2004. Disponible en: https://www.fuhem.es/papeles_articulo/islam-y-politica-en-el-sureste-asiatico-el-caso-de-indonesia/
- MUEHLEBACH, A. 2013. "The Catholicization of Neoliberalism: On love and Wealfare in Lombardy, Italy" En: *American Anthropologist*. Vol 115. N°3. Pp 452-465.
- MUZZOPAPPA, E. Y VILLALTA, C. 2011. "Los documentos como campo. Reflexiones teórico-metodológicas sobre un enfoque etnográfico de archivos y documentos estatales". En: *Revista Colombiana de Antropología*. Vol. 47 (I). Enero-Junio 2011. Pp. 12-42.
- NETO DE OLIVEIRA, V. 2019. "Movimiento obrero transnacional en el Cono Sur Americano a principios del siglo XX: los marítimos de los ríos Paraná y Paraguay" En: *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*. Año 12. N° 14. Enero 2019. Mar del Plata.
- NIETO, A. 2014. "Organización y lucha obrera en la Argentina contemporánea: la experiencia del Sindicato Marítimo de Pescadores (2000-2012)." Universidad Nacional de Santiago del Estero. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Programa de Investigaciones sobre

Trabajo y Sociedad. Maestría en Estudios Sociales para América Latina. Trabajo y Sociedad. 23. 12-2014. 179-204.

- NIETO, A. 2016. "Negociación colectiva y lucha de clases: convenio laboral para fileterxs (1969-1970)". En: *Anuario del Instituto de Historia Argentina*. 16, 1, 4-206- 1-24.
- NIETZSCHE, F. 2019. *La gaya ciencia*. Editorial Ariel. Madrid
- NUR, M. 2021. "Slavery of Indonesian Migrant Fishers: A review of regulation and its implementation". Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/354278627_SLAVERY_OF_INDONESIAN_MIGRANT_FISHERS_A_REVIEW_OF_REGULATION_AND_ITS_IMPLEMENTATION.
- NUSSBAUM, M. 2010. *Sin fines de lucro. Por qué la democracia necesita de las humanidades*. Katz Editores. Buenos Aires.
- OCEANOS SANOS. 2020. "Informe de webinar sobre Pesca Ilegal, No Declarada, No Reglamentada y DDHH en Uruguay." Disponible en: <https://oceanosanos.org/dia-de-los-derechos-humanos-informe-de-webinarios-sobre-pesca-ilegal-no-declarada-no-reglamentada-y-dd-hh-en-uruguay/>
- OIM. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL PARA LAS MIGRACIONES. 2016. "Report on Human Trafficking, Forced labor and fisheries crime in the Indonesian Fishing Industry". Disponible en: <https://www.iom.int/sites/g/files/tmzbd1486/files/country/docs/indonesia/Human-Trafficking-Forced-Labour-and-Fisheries-Crime-in-the-Indonesian-Fishing-Industry-IOM.pdf>
- OIM. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL PARA LAS MIGRACIONES. 2013 *Country Migration Report. The Philippines 2013*. OIM. Disponible en: https://www.iom.int/sites/g/files/tmzbd1486/files/migrated_files/Country/docs/CMReport-Philippines-2013.pdf
- OIT. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. 2014. "Work in fishing in the ASEAN region: Protecting the rights of migrant fishers".

Disponible en: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/---sro-bangkok/documents/publication/wcms_306645.pdf

- ONG, A. 1999. *Flexible Citizenship: The Cultural Logics of Transnationality*. Duke University Press. Durham
- ONG, A. 2006. "Mutations in Citizenship". En: *Theory, Culture & Society*, 23 (23): 499-531. DOI: 10.1177/026327640606483
- ONG, A. 2012. "Ciudadanía Flexible: Las lógicas culturales de la Transnacionalidad" y "Apostillas: Una antropología de la transnacionalidad". En: *Crítica Contemporánea. Revista de Teoría Política*. N°2. Nov. 2012. ISSN 1688-7840
- ONG, A. 2022. "Citizenship: flexible, fungible, fragile". En: *Citizenship Studies*. DOI: : 10.1080/13621025.2022.2091244
- ONG, A. & COLLIER, S. 2005. *Global Assemblages. Technology, Politics and Ethics as Anthropological Problems*. Blackwell. Mandel.
- ONU MUJERES - INMUJERES 2021. "El lugar de las mujeres uruguayas en los cargos de decisión". Montevideo. Febrero 2021. Disponible en: <https://www.gub.uy/agencia-uruguay-cooperacion-internacional/sites/agencia-uruguay-cooperacion-internacional/files/documentos/publicaciones/el%20lugar%20de%20las%20mujeres%20uruguayas%20rv%20v03%20web.pdf>
- ONU MUJERES. 2021. *Indonesia. Diciembre 2021*. Disponible en: <https://asiapacific.unwomen.org/sites/default/files/Field%20Office%20ESEA/sia/Docs/Publications/2011/03-INDONESIA-factsheet.pdf>
- PALLA, J. 2018. "El deporte favorito de los marineros: Boxeo en la misión de los marineros". En: *Claves. Revista de Historia*. Vol 4. N° 7. Montevideo. Julio-dic. Pp 57-86
- PANIZO, 2016. "Cuerpos muertos, violencia y sacrificio: diferentes sentidos en el marco de la Guerra de Malvinas". Disponible en: <https://journals.openedition.org/amerika/7698>

- PANIZO, L. 2021. "Los caminos del dolor: la desaparición y la muerte en todas sus dimensiones". En: *Caliban*. Abril 2021. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/351229184_Panizo_Los_caminos_del_Dolor_caliban_C18_esp-1
- PELLEGRINO, A. 2009. *Uruguay: país de migrantes internos y externos*. PNUD-URUGUAY. Montevideo
- PINTO, RAPHAEL. 2019. *Mare nostrum: desafíos e perspectivas da realidade marítima á teologia*. Tesis para la obtención del título de Doctor en Teología. Escola de Humanidades. Programa de Pos-Graduacao em Teologia. Pontificia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.
- PIOTR, M. 1997. "El Motu Proprio 'Stella Maris' de Juan Pablo II: La estructuración jurídica de una pastoral especializada". *Ius Canonicum*, XXXVII, N. 74, 1997, págs. 629-672
- PLATÓN. 1988. *Diálogos V*. Editorial Gredos. Barcelona.
- POLANYI, K. 2007. *La gran transformación. Los orígenes políticos y económicos de nuestro tiempo*. Fondo de Cultura Económica. Buenos Aires.
- PORRINI, R. 2001. *La construcción de una fuerza social: el nacimiento de la nueva clase trabajadora uruguaya en el decenio de 1949: El entendimiento con el Estado (1938-1946)*. Montevideo. FHCE.
- PORTES, A.; GUARNIZO, L. & LANDOLT, P. 2003. *La globalización desde abajo: transnacionalismo inmigrante y desarrollo de la experiencia de Estados Unidos y América Latina*. FLACSO. México.
- PRIES, L. & SEELIGER, M. 2012. "Transnational Social Spaces. Between methodological Nationalism and Cosmo-Globalism". En: Amelina, Nergiz, Faist, Glick Schiller (Eds): *Beyond Methodological Nationalism. Research Methodologies for Cross-Border Studies*. Routledge. New York
- PRIES, L. 2013. "Ambiguities of global and transnational collective identities". En: *Global Networks* 13, 1 (2013) 22-40. ISSN 1470-2266.
- PROUDHON, P. (1840) 2005 *¿Qué es la propiedad? Investigaciones sobre el principio del derecho y del gobierno*. Libros de Anarres. Buenos Aires.

- RAMÍREZ SÁNCHEZ, A. & ANTÚNEZ SÁNCHEZ, A. 2018. "El régimen jurídico de la inspección administrativa en Cuba. Apuntes para una reforma". En: *Revista de Derecho, Empresa y Sociedad (REDS)*. N°13. 2018. Pp 287-317
- RAVINA, A. 1992. "Algunos aspectos críticos del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto Cáceres-Nueva Palmira)". En: *Revista Integración Latinoamericana N° 185*. Instituto para la Integración de América Latina/INTAL. Buenos Aires, diciembre de 1992.
- RICARDO, D. (1818) 1959. *Principios de economía política y tributación*. FCE. Buenos Aires.
- RIFKIN, J. (1995) 2012. *El fin del trabajo. Nuevas tecnologías contra puestos de trabajo: El nacimiento de una nueva era*. Paidós. Madrid
- ROBERTINI, C. 2016. "Laburar y cumplir. El disciplinamiento de la clase trabajadora durante la última dictadura militar argentina". En: *Iberoamérica Social: revista-red de estudios sociales*. Número especial. Vol 1. pp 10-24. Disponible en: <https://iberoamericasocial.com/laburar-cumplir-disciplinamiento-la-clase-trabajadora-la-ultima-dictadura-militar-argentina/>
- ROBINSON, W. 2007. *Una teoría sobre el capitalismo global: Producción, clases y Estado en un mundo transnacional*. Ediciones Desde Abajo. Bogotá
- ROCHE, H. 2003. "Intercambio y transporte marítimo fluvial en la Cuenca del Plata." FREPLATA-PNUD. Disponible en: https://www.academia.edu/2285818/Intercambio_comercial_y_transporte_mar%C3%ADtimo_fluvial_en_la_Cuenca_del_Plata
- ROCKWELL, E. 2009 *La experiencia etnográfica. Historia y cultura en los procesos educativos*. Paidós. Buenos Aires.
- RODRIGO, F. 2017. *La producción transnacional del Estado y la nación. La política consular boliviana y los procesos de constitución de la "colectividad" en la ciudad de La Plata*. Tesis de Doctorado. IDES-Universidad Nacional de General Sarmiento.
- RODRIGUEZ-MARTOS, R. 1996. *El Buque Mercante: Un análisis sociológico*. Universidad Politécnica de Catalunya. Barcelona

- ROSALDO, R. 2000. "La pertenencia no es un lujo: Procesos de ciudadanía cultural dentro de una sociedad multicultural" En: Desacatos. N°3. Primavera 2000. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. Distrito Federal. México.
- ROSE, N.; O'MALLEY, P.; VALVERDE, M. 2012. "Gubernamentalidad". En: *Astrolabio Nueva Época*, N°8, Junio 2012.
- SAHLINS, M. 1988. *Islas de historia. La muerte del capitán Cook: Metáfora, antropología e historia*. Gedisa. Barcelona.
- SAMPSON, H. y WU, B. 2003. "Compressing Time and Constraining Space: The Contrary Effects of ICT and Containerization on International Shipping Labour." En: *IRSH* 48, Supplement, pp. 123-152. DOI: 10.1017/S0020859003001299. Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedeni
- SAMPSON, H. 2013. *International seafarers and transnationalism in the twenty-first century*. Manchester University Press. Manchester.
- SAMPSON, H. y ACEJO, I. 2023. *The port-based welfare needs of women seafarers*. Cardiff University. Cardiff.
- SASSEN, S. 2003. *Contra geografías de la globalización. Género y ciudadanía en los circuitos transfronterizos*. Madrid. Traficantes de Sueños.
- SASSEN, S. 2007. *Una Sociología de la Globalización*. Katz Editores. Buenos Aires
- SASSEN, S. 2010. *Territorio, autoridad y derechos*. Katz. Buenos Aires.
- SCOTT, J.W. 2013. "El género: una categoría útil para el análisis histórico". Disponible en: https://www.fundacionhenrydunant.org/images/stories/biblioteca/Genero-Mujer-Desarrollo/El_Genero_Una_Categoria_Util_para_el_Analisis_Historico.pdf
- SEGATO, R. 2008. *La faccionalización de la república y el paisaje religioso como índice de una nueva territorialidad*. Departamento de Antropología. Universidade de Brasilia. Brasilia.

- SEGER, L. 2000. *Cómo crear personajes inolvidables. Guía práctica para el desarrollo de personajes en cine, televisión, publicidad, novelas y narraciones cortas*. Paidós. Barcelona
- SEMÁN, P. 2021. *Vivir la fe. Entre el catolicismo y el pentecostalismo, la religiosidad de los sectores populares en la Argentina*. Siglo XXI Editores. Buenos Aires
- SIGAUD, L. 2004. "Armadilhas da honra e do perdao: usos sociais do direito na mata pernambucana". En: *Mana*, 10(1), 131-163.
- A MATA PERNAMBUCANA
- SINDICATURA GENERAL DE LA NACIÓN (SIGEN)- OBSERVATORIO DE POLÍTICAS DE GÉNERO. 2020. "Participación de Mujeres en el Estado Nacional" Julio 2020. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/sigen/observatorio-de-politicas-de-genero/auditorias-e-informes/participacion-de-mujeres-en-el-estado-nacional>
- SKLAIR, L. 2001 *The Transnational Capitalist Class*. Blackwell Publishing. London
- SMITH, M.P. 2003. "Transnationalism, the State, and the Extraterritorial Citizen". En: *Politics & Society*. Vol. 31. N°4. December 2003. Pp: 467-502
- SOYSAL, Y. 2012. "Citizenship, immigration, and the European social project: rights and obligations of individuality". En: *The British Journal of Sociology*, 2012, Vol 63, Issue 1. Disponible en: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/j.1468-4446.2011.01404.x>
- STOLCKE, V. 2000. "La 'naturaleza' de la nacionalidad". En: *Desarrollo Económico. Revista de Ciencias Sociales*. IDES. Buenos Aires. Vol. 40. N° 157. Abril-junio 2000 (pp. 23-43).
- SVAMPA, M. 2009. "Protesta, Movimientos sociales y dimensiones de la acción colectiva en América Latina". Ponencia presentada en: "Jornadas de Homenaje a C. Tilly". Universidad Complutense de Madrid-Fundación Carolina. 7-9 de mayo de 2009.

- TARRIUS, A. 2000. "Leer, describir, interpretar las circulaciones migratorias: Conveniencia de la noción de "Territorio circulatorio". Los nuevos hábitos de la Identidad." En: *Relaciones* 83, Verano 2000, Vol. XXI.
- THOMASZ, A.G. Y GIROLA, M.F. 2016. "Una exploración antropológica sobre la problemática de la ciudadanía en el conjunto habitacional de Piedrabuena (Ciudad de Buenos Aires, Argentina). En: *Revista de Antropología del Museo de Entre Ríos*. 2(1): 46-61 (2016) ISSN. 2347-003x
- TRIGO, P. 1978. "¿Doctrina Social de la Iglesia? Si. Pero, ¿qué es?" *Nueva Sociedad*. N°36. Mayo-Junio 1978.
- TRONTO, J. 1987 "Más allá de la diferencia de género. Hacia una teoría del cuidado". En: *Journal of Women in Culture and Society*. Vol 12, University of Chicago.
- TRONTO, J.; NGUYEN, M.; ZAVORETTI, R. 2017. "Beyond the global Care Chain: Boundaries, Institutions and Ethics of Care". En: *Ethics and Social Welfare*, 11:3, 199-212. DOI: 10.1080/17496535.2017.1300308
- TSING, A. 2005. *Friction. An Ethnography of Global Connection*. Princenton University Press. Princenton
- TURNER, V. 2013. *La selva de los símbolos. Aspectos del ritual ndembu*. Siglo XXI Editores. México.
- URIARTE, P. 2009. *Perigoso é nao correr perigo. Experiencias de viajantes clandestinos em navios de carga no Atlantico Sul*. Tesis de Doctorado en Antropología Social. Instituto de Filosofía y Ciencias Humanas, Universidad Federal de Rio Grande do Sul. Porto Alegre.
- URIARTE, P. 2011. *Hacia un Plan Nacional contra el racismo y la xenofobia. Mecanismos de discriminación por origen nacional. Informe final*. MEC. Montevideo
- URIARTE, P. 2012. "Migraciones, subjetividades y contextos de investigación". En: *Revista Latinoamericana de Metodología de la Investigación Social*. N°2. Año 1. Oct. 2011-Marzo 2012. Argentina. ISSN 1853-6190. Pp 71-80

- URIARTE, P, 2022. "Algunos apuntes sobre la investigación en movilidad humana en Uruguay a partir de procesos de diálogo sociedad civil-academia". En: Calvelo y Rojas (Coord) *El derecho a la migración y la movilidad en las sociedades latinoamericanas y caribeñas*. Pp 339-362 El Colegio de la Frontera Sur – Ecosur
- VADILLO MUÑOZ, J. 2019. "El sindicalismo revolucionario a través de la Asociación Internacional de los Trabajadores (1922-1945) En: Aroca Mohedano (dir) *Internacionalismo obrero: experiencias del sindicalismo internacional (1888-1986)*. Fundación Francisco Largo Caballero. Madrid.
- VAN DEN ANKER, C. 2010. "Transnationalism and Cosmopolitanism: Towards Global Citizenship? En: *Journal of International Political Theory* 6 (1): 73-94 (2010)
- VENTRICI, P. Y DOBRUSIN, B. 2018. "Acción sindical transnacional. Procesos históricos y retos actuales". En Ventrici et al (Comp): *El trabajo y las empresas multinacionales hoy: Economía, relaciones laborales y conflictividad*. pp 47-71. Universidad Nacional de General Sarmiento. Los Polvorines. Argentina
- WATERMAN, P. & WILLS, J. 2001. *Place, Space and the New Labour Internationalisms*. Blackwell. Oxford.
- WEBER, M. 1979. *Economía y Sociedad*. Fondo de Cultura Económica. México.
- WEBER, M. 2008. *La ética protestante y el espíritu del capitalismo*. Editorial Prometeo. Buenos Aires.
- WIMMER, A y GLICK SCHILLER, N. 2002."Methodological nationalism and beyond: nation-state building, migration and the social sciences." En: *Global Networks* 2, 4 (2002) 301-334. ISSN 1470-2266
- WOLF, E. 1982. *Europa y la gente sin historia*. Fondo de Cultura Económica. Madrid.
- YEATES, N. 2012. "Global care chains: a state-of-the-art review and future directions in care transnationalization research". En: *Global Networks* 12, 2 (2012) 135-154. ISSN 1470-2266

- YOUNGDAHL, J. 2009. "Solidarity first. Labor Rights Are Not the Same as Human Rights". New Labour Forum. 2009, vol 18, n° 1, p. 31-37.
- YTURRIAGA BARBERÁN, J.A. 2017. "El cónsul, un funcionario insuficientemente valorado". En: *Revista de la Facultad*, Vol 8, n°1, Serie II (2017) 45-67
- YUFRA, L. Y COURTIS, C. 2021. "Ciudadanía". En: Zunino y Trpin (Coord). 2021. *Pensar las migraciones contemporáneas: Categorías críticas para su abordaje*. Teseo. Buenos Aires.
- YUVAL-DAVIS, N. 1996. "Género y nación: articulaciones del origen, la cultura y la ciudadanía". En: *Arenal*. Julio - diciembre 1996, pp. 163-175.
- ZANATTA, L. 1999. *Perón y el mito de la Nación Católica*. Sudamericana. Buenos Aires.
- ZHANG, CH & LILLIE, N. 2014. "Industrial Citizenship, Cosmopolitanism and European Integration". En: *European Journal of Social Theory*. Febrero 2014.
- ZIZEK, S. 2014. *Acontecimiento*. Editorial ensayo sexto piso. Madrid.

Leyes, documentos públicos y convenciones internacionales

Documentos del Estado argentino

- CONSTITUCIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA. 1994. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-24430-804>
- DECRETO DNU 1010/2004 de 2004: Marina Mercante. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-1010-2004-97329>
- DIRECCIÓN GENERAL DE COOPERACIÓN REGIONAL E INTERNACIONAL. 2017. "Los derechos de los extranjeros en el sistema penal argentino". Disponible en: https://www.mpf.gob.ar/cooperacion-ai/files/2017/10/Derechos_extranjeros.pdf

- LEY 26.920 de 2014. Aprobación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 – adoptado por la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, en Ginebra, Suiza. Disponible en: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=224302>
- LEY 26.669 de 2011. Aprobación del Convenio sobre el Trabajo en el Sector Pesquero - Convenio 188 - adoptado por la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, en Ginebra, Confederación Suiza. Disponible en: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/180000-184999/181137/norma.htm>
- LEY 25.871 de 2003. Ley de Migraciones. Disponible en: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/90000-94999/92016/texact.htm>
- LEY 23.696 de 1989. Reforma del Estado. Disponible en: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/98/texact.htm>
- LEY 14.250 de 1953. Convenios Colectivos de Trabajo. Disponible en: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=46379>

Documentos del Estado uruguayo

- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA. 1918. Disponible en: <https://parlamento.gub.uy/documentosyleyes/documentos/9/HTML>
- LEY 18.803 de 2011. Ley de Embargo o Arresto de Buques de Bandera Nacional o Extranjera. Disponible en: <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/18803-2011>
- LEY 18.250 de 2008. Ley de Migraciones. Disponible en: <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/18250-2008#:~:text=El%20Estado%20uruguayo%20garantizar%C3%A1%20el,la%20Constituci%C3%B3n%20de%20la%20Rep%C3%ABlica.>
- LEY 16.246 de 1992. Ley de Puertos. Disponible en: <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/16246-1992>

- LEY 10.449 de 1943. Negociación Colectiva y Consejos de Salarios. Disponible en: <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/10449-1943>
- MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL. MTSS. 2018. “Informe de las actuaciones cumplidas por la Inspección General de Trabajo y Seguridad Social del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social”.

Documentos de la Iglesia católica

- CONCILIO VATICANO II. 1962. “Documentos del Concilio Vaticano II”. Disponible en: https://www.vatican.va/archive/hist_councils/ii_vatican_council/index_sp.htm
- CONSEJO PONTIFICIO PARA LA PASTORAL DE LOS MIGRANTES E ITINERANTES. CPPMI. 2007. “Manual para Capellanes y Agentes pastorales del Apostolado del Mar”. CPPMI. El Vaticano.
- JUAN PABLO II. 1997. *Carta Apostólica Stella Maris*. Vaticano. Disponible en: https://www.vatican.va/content/john-paul-ii/es/motu_proprio/documents/hf_jp-ii_motu-proprio_17031999_stella-maris.html
- LEÓN PP XIII: 1891. “Rerum Novarum. Sobre la situación de los obreros”. Vaticano. Disponible en: https://www.vatican.va/content/leo-xiii/es/encyclicals/documents/hf_l-xiii_enc_15051891_rerum-novarum.html
- PÍO XII. 1952. “Constitutio Apostolica: Exul Familia”. Vaticano. Disponible en: https://www.vatican.va/content/pius-xii/la/apost_constitutions/documents/hf_p-xii_apc_19520801_exsul-familia.html
- PONTIFICIO CONSEJO "JUSTICIA Y PAZ".2004. “Compendio de la Doctrina Social de la Iglesia”. Vaticano. Disponible en: https://www.vatican.va/roman_curia/pontifical_councils/justpeace/document/s/rc_pc_justpeace_doc_20060526_compendio-dott-soc_sp.html

- SEGUNDA CONFERENCIA GENERAL DEL EPISCOPADO LATINOAMERICANO EN MEDELLÍN. 1968. “Documentos finales de la Segunda Conferencia General del Episcopado Latinoamericano en Medellín”. Disponible en: [/https://www.celam.org/documentos/Documento_Conclusivo_Medellin.pdf](https://www.celam.org/documentos/Documento_Conclusivo_Medellin.pdf)

Documentos de la International Trasnport Worker’s Federation (ITF)

- ITF. INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS’ FEDERATION. 2021. "A toda la gente de mar, ¡gracias por su heroísmo!" 35/2021. Disponible en: <https://www.itfglobal.org/es/node/196006>
- ITF. INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS’ FEDERATION. 2020. "Seafarers’ bulletin. Beyond the limit. How Covid-19 corner-cutting places too much risk in the international shipping system". N° 34/2020. Disponible en: <https://www.itfglobal.org/en/resources/beyond-limit>
- ITF. INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS’ FEDERATION. 2019. "Seafarers’ bulletin. Strenght in Unit". N° 33/2019. Disponible en: <https://www.itfglobal.org/en/resources/seafarers-bulletin-2019>
- ITF. INTERNATIONAL TRANSPORT WORKER’S FEDERATION. 2014. "Globalicemos la solidaridad". Manual para sindicalistas del transporte. Disponible en: https://www.itfglobal.org/sites/default/files/resources-files/globalising_solidarity_es.pdf
- ITF. INTERNATIONAL TRANSPORT WORKER’S FEDERATION. 1998. “Los derechos de los trabajadores son derechos humanos”. Manual de consulta de la ITF para sindicalistas del sector del transporte. Disponible en: https://www.itfglobal.org/sites/default/files/resources-files/WorkersRights_es.pdf

Documentos de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)

- OIT. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. 2020. “Declaración conjunta sobre los derechos de la gente de mar frente a la COVID-19”. Disponible en: <https://www.ilo.org/es/resource/news/la-oit-celebra-el-acuerdo-sobre-los-derechos-de-la-gente-de-mar-frente-la>
- OIT. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. 2007. “Convenio sobre el trabajo en la pesca”. Disponible en: https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188.
- OIT. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. 2006. “Convenio sobre el trabajo marítimo”. Disponible en: http://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/103/reports/WCMS_249719/lang--es/index.htm
- OIT. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. 1998. “Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento”. OIT. Ginebra.
- OIT. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. 1975. “C143 - Convenio sobre los trabajadores migrantes”. Disponible en: https://normlex.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID:312288
- OIT. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. 1949. “CO97 - Convenio sobre los trabajadores migrantes”. Disponible en: https://normlex.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID:312242
- OIT. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. 1926. “Convenio sobre la Repatriación de la Gente de Mar N° 23”. Disponible en: https://normlex.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C166
- ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. OIT. 1919. “Constitución de la OIT”. Disponible en:

https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:62:0::NO::P62_LIST_ENTRIE ID:2453907

Documentos de la Organización Marítima Internacional (OMI)

- OMI. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. 2001. "ISPS Code 2001 -International Ship and Port Facility Protection Code". Disponible en: [http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Guide to Maritime Security/Paginas/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx](http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Guide%20to%20Maritime%20Security/Paginas/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx)
- OMI. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. 1995. "Convenio internacional sobre la formación, titulación y guardia para la gente del mar". Disponible en: <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/235000-239999/235522/ley26981.pdf>
- OMI. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL.1979. "Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (Convenio SAR). Disponible en: [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx)
- OMI. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. 1974. "Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS)". Disponible en: [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)%2C-1974.aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)%2C-1974.aspx)

Documentos de la Organización de Naciones Unidas (ONU)

- ONU. ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS. 1963. "Convención de Viena sobre las Relaciones Consulares". Disponible en: <https://www.oas.org/legal/spanish/documentos/convvienaconsulares.htm>
- ONU. ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS. 1951. "Convención sobre el Estatuto de los Refugiados". Disponible en:

<https://www.acnur.org/media/convencion-sobre-el-estatuto-de-los-refugiados-de-1951>

- ONU. ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS. 1948. “Declaración Universal de Derechos Humanos”. Disponible en: <https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights>

Fuentes periodísticas

- AGENZIA FIDES. 2018. Las estadísticas de la Iglesia católica 2018. Vaticano. Disponible en: [https://www.fides.org/es/stats/64944-VATICANO Las estadísticas de la iglesia catolica 2018](https://www.fides.org/es/stats/64944-VATICANO_Las_estadisticas_de_la_iglesia_catolica_2018)
- EL OBSERVADOR. 14/04/2020. “Vuelo humanitario repatriará a pasajeros que permanecen en el Greg Mortimer”. Disponible en: <https://www.elobservador.com.uy/nota/vuelo-humanitario-repatriara-a-pasajeros-que-permanecen-en-el-greg-mortimer-202041491117>
- EL OBSERVADOR. 17/04/2020. “Murió uno de los tripulantes del Greg Mortimer que estaba internado en el Casmu”. Disponible en: <https://www.elobservador.com.uy/nota/murio-uno-de-los-pasajeros-del-greg-mortimer-que-estaba-internado-en-el-casmu-2020417191726>
- EL OBSERVADOR. 04/05/2020. “Denuncian que presionaron al médico del Greg Mortimer para que minimizara gravedad del brote”. Disponible en: <https://www.elobservador.com.uy/nota/denuncian-presiones-sobre-medico-del-greg-mortimer-para-minimizar-gravedad-del-brote-202054134038>
- EL OBSERVADOR 01/04/2017. "La Armada uruguaya encontró a dos sobrevivientes del barco coreano que se hundió en el Atlántico." Disponible en: <https://www.elobservador.com.uy/nota/la-armada-uruguaya-encontro-a-dos-sobrevivientes-del-buque-coreano-que-se-hundio-en-el-atlantico-20174111130>
- EL PAÍS. 10/05/2017. “Tras 40 días, la Armada suspendió la búsqueda del carguero Stellar Daisy. Disponible en:

<https://www.elpais.com.uy/informacion/tras-40-dias-la-armada-suspendio-la-busqueda-del-carguero-stellar-daisy>

- FORBES CENTROAMÉRICA. 07/01/2020. “Panamá continúa como líder de la flota mercante mundial con 8,289 buques abanderados”. Disponible en: <https://forbescentroamerica.com/2020/01/07/panama-continua-como-lider-de-la-flota-mercante-mundial-con-8289-buques-abanderados>
- INFOBAE. 26/05/2022. “Asesinato en altamar: el filipino que masacró a dos tripulantes por ‘abusar de su familia’ y enfrentó a la Justicia argentina”. Disponible en: <https://www.infobae.com/sociedad/2022/02/26/asesinato-en-altamar-el-filipino-que-masacro-a-dos-tripulantes-por-abusar-de-su-familia-y-enfrento-a-la-justicia-argentina/>
- INFOBAE, 23/08/2017. “La insólita polémica por Reich Alvarado, el ‘asesino filipino de los containers’”. Disponible en: <https://www.infobae.com/sociedad/policiales/2017/08/23/la-insolita-polemica-por-reich-alvarado-el-asesino-filipino-de-los-containers/>
- LA DIARIA. 12/04/2018. Familiar de desaparecido en naufragio reclama información a la armada. Disponible en: <https://ladiaria.com.uy/politica/articulo/2018/4/familiar-de-desaparecido-en-naufragio-reclama-informacion-a-la-armada/>
- LA DIARIA. 21/05/2014. “28 tripulantes de origen africano desembarcaron en Montevideo de un barco chino y denuncian maltrato físico y psicológico”. Disponible en: <https://ladiaria.com.uy/articulo/2014/5/28-tripulantes-de-origen-africano-desembarcaron-en-montevideo-de-un-barco-chino-y-denuncian-maltrato-fisico-y-psicologico/>
- LA NACIÓN. 13/12/2008 “Fueron rescatados los marinos abandonados” En web: <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/fueron-rescatados-los-marinos-abandonados-nid1080339/>
- LA NACIÓN. 12/12/2008. “No tenemos más agua ni comida”. En web: <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/no-tenemos-mas-agua-ni-comida-nid1079918/>

- OFFSHORE ENERGY. 24/02/2020. "Korean Prosecutors to Appeal MV. Stellar Daisy Ruling". Disponible en: <https://www.offshore-energy.biz/korean-prosecutors-to-appeal-mv-stellar-daisy-ruling/>
- RADIO MONTE CARLO. 28/04/2020. Denuncian que la situación en el Crucero Greg Mortimer es insostenible debido al confinamiento por la pandemia del coronavirus. Disponible en: https://www.radiomontecarlo.com.uy/articulos/articulos_masinfo.php?secc=articulos&id=65095&path=0.2308
- RTVE Radio y Televisión Española. 22/05/2014. "Un grupo de 28 marineros africanos denuncia haber sido esclavizados en un barco chino". Disponible en: <https://www.rtve.es/noticias/20140522/grupo-28-marineros-africanos-denuncia-haber-sido-esclavizados-barco-chino/942060.shtml>