

Ciudadanía y gobernanza en el Atlántico Sur: etnografía de una trama transnacional para la protección del trabajo marítimo

Patricia Lepratti Souza*

RESUMEN: Este artículo presenta los resultados de una etnografía multisituada realizada en Buenos Aires y Montevideo, con el objetivo de analizar las articulaciones entre actores religiosos, sindicales y estatales en la defensa de los derechos de los trabajadores del mar de diversas nacionalidades en el Atlántico Sur. Este enfoque multisituado tanto geográfica como institucionalmente muestra cómo diversas conexiones operan en escenarios de vulneración de derechos, revelando las tensiones y alianzas que posibilitan la protección de los trabajadores en un mercado laboral transnacional. Además, se introduce el concepto de “trama transnacional” como categoría analítica para comprender cómo se configuran empíricamente la ciudadanía y la gobernanza del trabajo marítimo en ambas ciudades portuarias.

Palabras clave: *ciudadanía, gobernanza, trama transnacional.*

ABSTRACT: This article presents the findings of a multi-sited ethnography conducted in Buenos Aires and Montevideo, aimed at analyzing the articulations between religious, union, and state actors in the defense of the rights of seafarers of various nationalities in the South Atlantic. This geographically and institutionally multi-sited approach reveals how different forms of connection operate in contexts of rights violations, shedding light on the tensions and alliances that make the protection of workers possible in a transnational labor market. Furthermore, the article introduces the concept of “transnational meshwork” as an analytic category to explore how citizenship and the governance of maritime labor are empirically configured in both port cities.

Keywords: *citizenship, governance, transnational meshwork.*

1. Introducción

Este artículo se inscribe en los debates sobre “ciudadanía” y “gobernanza” en mercados laborales globales. Desde los Estudios Transnacionales se ha argumentado que estas categorías ya no pueden entenderse exclusivamente desde el prisma del Estado-nación (Bosniak, 2000; Dean, 2010; Rose, 2012; Sassen, 2010; Ong, 2006). Sin embargo, los mecanismos concretos a través de los cuales los trabajadores acceden a derechos en contextos transnacionales siguen siendo una pregunta abierta.

Desde la antropología, los aportes en torno a la “ciudadanía” se han centrado en las prácticas de los sujetos, destacando su agencia en procesos de reivindicación de derechos en contextos específicos (Caglar, 2015). Sin embargo, la construcción de categorías como “ciudadano” o “sujeto de derecho” depende también de su relación con las instituciones de gobierno, ya sean locales, nacionales o internacionales (Besserer, 2013; Merenson, 2018). Este artículo hace foco en los actores que intervienen en la protección y bienestar de los trabajadores del mar de diversos orígenes que llegan a los puertos de Buenos Aires y Montevideo, con el objetivo de captar las relaciones y estructuras de oportunidad política (Bauböck, 2013) que permiten o restringen su acceso a derechos.

La industria marítima transnacional se caracteriza por la contratación de tripulaciones internacionales bajo regímenes precarios y el uso de banderas de conveniencia (BDC)¹ que debilitan los mecanismos tradicionales de protección laboral basados en acuerdos y legislaciones de carácter nacional. En este contexto, marinos de diversas nacionalidades que transitan el Atlántico Sur enfrentan condiciones laborales desiguales y, en muchos casos situaciones de vulneración de derechos. Entre las más frecuentes se encuentran: salarios impagos; negativa a desembarcar tripulantes con contratos vencidos; y abandonos de tripulaciones en puertos extranjeros sin medios para su repatriación (ITF, 2023).

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? ¿Quiénes son sus interlocutores? ¿Quién vela por sus derechos?

Desde fines del siglo XIX, diversas instituciones (sindicales, religiosas, estatales) participaron de la asistencia y la defensa de los derechos de los trabajadores del mar en diversos puertos del mundo. Ejemplos de ello son la International Transport Worker’s Federation (ITF), creada en 1886, y el Apostolado del Mar, fundado por la Iglesia católica en 1920. Asimismo, desde 1919, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha sancionado normas específicas para el sector. A comienzos del siglo XXI, la OIT actualizó y unificó estas normativas con la adopción del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM-2006) y el Convenio sobre el Trabajo Pesquero (C188), que establecen que los Estados firmantes son responsables de garantizar su cumplimiento en los buques que enarbolan su pabellón,

1. Según este régimen, los buques civiles pueden utilizar el pabellón del país con la legislación que les resulte más conveniente. De esta forma, las empresas reducen sus impuestos y eluden responsabilidades hacia los trabajadores. Algunas BDC de uso frecuente son: Belice, Bermudas y Panamá (Acha, 2008).

arriban a sus puertos o contratan a sus ciudadanos. Este artículo analiza la “trama transnacional” orientada a la protección de los derechos de los trabajadores del mar en el Atlántico Sur, en el periodo comprendido entre la ratificación del CTM-2006 por parte del Estado argentino en 2014 y la celebración, en 2022, del centenario de ratificaciones de dicho convenio por parte de la OIT.

Pese a la existencia de estas instituciones y normativas, diversos informes han señalado que la violación de los derechos de los trabajadores marítimos es una realidad creciente (García Lozano, 2022; OIM, 2016; OIT, 2014). En este contexto, resulta indispensable analizar empíricamente las estrategias y acciones desplegadas en diferentes regiones del mundo para enfrentar estas problemáticas, así como reconocer la complejidad de los procesos que posibilitan o dificultan el acceso a derechos.

Aunque Argentina y Uruguay cuentan con una importante tradición en derechos laborales y acción sindical a favor de los trabajadores locales, poco se sabe sobre qué instituciones, normas, actores y prácticas intervienen en un mercado laboral transnacional como el marítimo. Este artículo busca contribuir al estudio de la gobernanza global del trabajo y del ejercicio de ciudadanía no confinadas al Estado-nación.

A partir de una etnografía realizada entre 2017 y 2022 en Buenos Aires y Montevideo, en el marco del programa de Doctorado en Ciencias Sociales de la Universidad Nacional General Sarmiento y el Instituto de Desarrollo Económico y Social (UNGS-IDES), se analizan las estrategias e interacciones entre diversas instituciones dedicadas a salvaguardar los derechos y el bienestar de los trabajadores marítimos. Se enfoca especialmente en las acciones de sindicatos marítimos, el Apostolado del Mar, inspectores laborales y funcionarios consulares de Filipinas e Indonesia en ambas ciudades. De esta manera, el artículo examina la participación de tres instituciones históricas – como la Iglesia católica, los sindicatos y los Estados – consideradas en muchas ocasiones antagonistas de la globalización y/o en franca retirada de los escenarios protagonizados por ella (Gorz, 1981; Hayek, 2008) – en la configuración de la gobernanza y la ciudadanía en el trabajo marítimo transnacional.

La investigación partió de la hipótesis de que estas instituciones articulan diversas escalas normativas, prácticas y narrativas que, al mismo tiempo que se encuentran estrechamente condicionadas por la historia y los contextos nacionales, se enlazan a dinámicas globales, configurando una “trama transnacional” que contribuye, no sin dificultades, al ejercicio de derechos en el trabajo marítimo. Para dar cuenta de las conexiones contingentes y situadas que posibilitan el acceso a derechos por parte de los trabajadores del mar en un contexto de gobernanza multinivel, la siguiente sección introduce el concepto de trama transnacional, seguida por las notas metodológicas y el análisis de las prácticas de las instituciones involucradas.

2. Una aproximación conceptual a la trama transnacional del trabajo marítimo

Wendy Brown (2017) analiza la gobernanza neoliberal desde una perspectiva foucaultiana, y la describe como una conceptualización y práctica del poder y la administración, que

transforma las relaciones entre mercado, Estado y ciudadanía. En este tipo de gubernamentalidad, el énfasis está puesto en los procesos, las normas y las prácticas. Sin embargo, la autora enfatiza 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. Por el contrario, todo ello desencadena transformaciones significativas al interior de las instituciones participantes, particularmente en el intento por hacer que sus programas resulten operables y sinérgicos.

Ahora bien, ¿qué colaboraciones y tensiones surgen en el Atlántico Sur en torno a la protección de los trabajadores del mar? ¿Las acciones desplegadas por distintos actores han provocado cambios en sus prácticas institucionales? ¿Qué roles asumen estas instituciones en la gobernanza del trabajo marítimo transnacional? ¿La no ratificación de determinadas normas internacionales implica una imposibilidad efectiva para el reclamo de derechos?

Para abordar estas interrogantes la investigación se valió el concepto de “trama transnacional” (Lepratti, 2024). Con él buscó 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. Más que un conjunto fijo de instituciones y normas, esta trama se conforma por relaciones dinámicas que incluyen connivencias y conflictos, narrativas y prácticas. Para explorarla, el estudio se centró en las acciones y discursos de sacerdotes del Apostolado del Mar, representantes de la ITF, el SUNTMA y la UTT, así como de los inspectores de los ministerios de trabajo de Argentina y Uruguay y los funcionarios consulares de Filipinas e Indonesia en Buenos Aires y Montevideo.

Comprender cómo estas instituciones actúan en clave transnacional implica interrogar sobre las articulaciones entre lo global y lo local en distintos contextos históricos y políticos. El carácter “global” de los procesos sociales, económicos, políticos y culturales (Giddens, 2007) sigue siendo un terreno de debate. Para la escuela del capitalismo global (Robinson, 2007; Sklair, 2001), la globalización constituye una nueva fase del capitalismo mundial iniciada en la década de 1970, en la que todos los países son incorporados a circuitos transnacionales de producción y consumo. Sin embargo, esta integración no ocurre en un vacío social ni sobre “pueblos sin atributos” (Brown, 2017). Por el contrario, interactúa con infraestructuras estatales, organizaciones religiosas e historias sindicales - para nombrar solo las tres dimensiones clave para esta investigación- que no solo canalizan y transforman sus dinámicas, sino que también son modificadas en el proceso. En este artículo, lo “transnacional” alude a las interacciones y resistencias que articulan lo global y lo local en configuraciones diversas y situadas (Glick Schiller y Salazar, 2013; Levitt, 2018).

Desde la década de 1990, en su exploración de la agencia de las personas en movimiento para mantener y desarrollar vínculos sociales a través de fronteras estatales, diversas investigaciones desarrollaron conceptos como “campo social transnacional” (Faist, 2005; Glick Schiller et al, 1994), “espacio social transnacional” (Pries y Seeliger, 2012) y “redes transnacionales” (Levitt y Glick Schiller, 2004). Estos marcos han permitido analizar prácticas como el envío de remesas, la participación política transnacional y la celebración de rituales religiosos en distintos contextos migratorios. No obstante, ni los campos ni las redes transnacionales constituyen entidades políticas destinatarias del reclamo de derechos. Para comprender las dinámicas de la ciudadanía y la gobernanza del trabajo marítimo en el

Atlántico Sur entonces era necesario incluir en el análisis las “estructuras de oportunidad” (Bauböck, 2010) que enmarcan el acceso a derechos, lo que implica incorporar al análisis las instituciones involucradas.

Desde otras perspectivas, el concepto de “ensamblaje” ha sido empleado 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 contingentes e históricas, diferenciándose de las estructuras rígidas del estructuralismo. Autores como Sassen (2010), Ong y Collier (2005), han utilizado este enfoque para describir territorializaciones múltiples de la globalización.

No obstante, aunque tanto Sassen como Ong y Collier presentan un desarrollo histórico de los “ensamblajes” que describen, la forma en la que los elementos se articulan no resulta del todo discernible. Si nos remitimos al carácter semántico del término, el mismo sugiere un ajuste perfecto de elementos, 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 este punto, proponemos el concepto de “trama transnacional” como una herramienta más adecuada para capturar la naturaleza fluida y relacional de estos procesos. Mientras que “red” enfatiza la conectividad entre nodos y “ensamblaje” sugiere una estructura articulada, “trama” alude a un entrecruzamiento de caminos, actores e instituciones que no necesariamente presentan una forma acabada. Más allá de los enfoques que separan el análisis entre una globalización “desde arriba” o “desde abajo” (Guarnizo y Smith, 1998), proponemos una mirada que entrelaza movilidad y arraigo como dimensiones interdependientes de la experiencia social. En este sentido, “trama transnacional” enfatiza no solo la fluidez y reconfiguración constante de estas relaciones, sino también su anclaje en estructuras institucionales y tradiciones previas.

La próxima sección detalla la metodología utilizada para “seguir la trama” (Marcus, 2001) conformada por agentes religiosos, sindicales, estatales y consulares para garantizar el acceso a derechos por parte de trabajadores del mar de diversos orígenes en Buenos Aires y Montevideo.

3. Seguir la trama: notas metodológicas

La etnografía multi-situada surgió como una respuesta metodológica a los desafíos que imponía al trabajo de campo el estudio de fenómenos globales y transnacionales. Para captar la complejidad de los procesos sociales contemporáneos propone “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).

Este artículo se basa en una etnografía multi-situada realizada entre 2017 y 2022 en los puertos de Buenos Aires y Montevideo. A través de entrevistas en profundidad, observación participante y análisis documental, la investigación exploró las estrategias de asistencia y defensa de los derechos laborales marítimos en el Atlántico Sur, centrándose en

las acciones y discursos de sacerdotes del Apostolado del Mar, representantes sindicales de ITF, SUNTMA y la UTT, así como en las prácticas de los inspectores laborales de Argentina y Uruguay y funcionarios consulares de Filipinas e Indonesia en ambas ciudades. La elección de Buenos Aires y Montevideo responde, por un lado, a su condición de capitales portuarias donde confluyen actores clave de la gobernanza del trabajo marítimo; y por otro, a sus marcos normativos e institucionales distintos en relación con la ratificación e implementación de convenios internacionales.

La pandemia de COVID-19 en 2020 impuso restricciones al trabajo presencial, pero también habilitó nuevas estrategias metodológicas. Se utilizaron herramientas digitales como Google Alerts y redes sociales para rastrear eventos clave y entrevistar virtualmente a tripulantes que habían atravesado situaciones críticas en Buenos Aires o Montevideo y recibieron asistencia en estas ciudades.

Más que una inmersión intensiva en un momento específico, la investigación siguió un proceso de “acumulación en espiral” (Horst, 2010), que permitió documentar cambios y continuidades en los actores, las normas y los contextos, así como capturar las negociaciones, alianzas y tensiones que marcan la gobernanza transnacional del trabajo marítimo.

Este recorrido metodológico permitió mapear una diversidad de prácticas que se entrelazan en configuraciones situadas, contingentes y desiguales. En lo que sigue, el análisis se detiene en cada uno de estos actores para mostrar cómo su accionar - desde diferentes escalas, tradiciones y marcos normativos - contribuye a tejer la trama transnacional que sostiene, media o disputa el acceso a derechos en el trabajo marítimo. Comenzamos con el Apostolado del Mar, un servicio de la Iglesia católica con la misión de asistir a la “gente del mar” sin distinción de credo.

4. El Apostolado del Mar en Buenos Aires y Montevideo

El Apostolado del Mar (AM), fundado en 1920 por la Iglesia católica, cuenta actualmente con 274 centros de acogida en los cinco continentes, conocidos como Stella Maris. Los centros ofrecen diversos servicios a los trabajadores marítimos, como apoyo pastoral, psicológico y jurídico, acceso a medios de comunicación (internet y telefonía), espacios recreativos y alojamiento. Además, sus agentes deben visitar buques en los puertos y observar las condiciones de trabajo a bordo. Estas acciones están reglamentadas en el “Manual para Capellanes y Agentes Pastorales del Apostolado del Mar” (CPPMI, 2007) que recoge las disposiciones del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM-2006) de la OIT. Aunque estos servicios pueden interpretarse como parte de la tradicional caridad cristiana, las referencias a los derechos de los trabajadores del mar en los documentos del Apostolado, las palabras de los sacerdotes entrevistados y su relación con sindicatos como la ITF revelan un entramado en el que la definición de los marinos como sujetos de caridad y de derechos se entrelazan y tensionan.

Creado como una “pastoral especializada” destinada a aquellos que por su condición móvil “no podían recibir el cuidado debido” (Piotr, 1997:53), el AM se conformó como una organización tanto local como “universal”. Como “servicio universal” forma parte de

la estructura central de la Iglesia católica y no está limitado a un territorio específico. No obstante, su puesta en práctica es responsabilidad de cada jurisdicción eclesial. Es decir, de cada Iglesia nacional (CPPMI, 2007). Este carácter multi-escalar plantea la pregunta sobre cómo plasman en Buenos Aires y Montevideo las infraestructuras, instructivos y normativas definidas desde el Vaticano, pensadas para la acción de la pastoral marítima en todo el mundo.

En Argentina, el AM tiene su sede en el Hogar del Marino de Buenos Aires, construido en 1902 por la Iglesia anglicana para acoger a los trabajadores del mar británicos que arribaban al puerto de la ciudad. El edificio cuenta con seis dormitorios, con cuatro camas cada uno, espacios recreativos, biblioteca y capilla. En la segunda mitad del siglo XX, las tensiones entre el gobierno británico y el presidente Juan Domingo Perón llevaron a que la administración del hogar pasara a manos de la Iglesia católica que, desde entonces, hospeda a marinos argentinos que llegan a la capital para realizar cursos, renovar contratos o buscar empleo. Su estadía es gestionada a través de los sindicatos marítimos.

A diferencia de otros centros Stella Maris en el mundo, desde el Hogar del Marino de Buenos Aires no se realizan visitas a los barcos. Aunque un número significativo de naves llega al puerto de Buenos Aires, mucha de la actividad marítima en Argentina tiene lugar en otros puertos del país (San Lorenzo en Santa Fe, Puerto Madryn en Chubut), donde el AM no está presente. Por otra parte, la privatización y sectorización de la terminal portuaria han dificultado el acceso por parte de los sacerdotes, ya que cada visita requiere la autorización de las distintas empresas operadoras del puerto. Como relató en una entrevista el director del Hogar: *“Hoy acá, no podemos entrar en ningún muelle, porque necesita cinco mil permisos”* (Irineu Zotti, entrevista, septiembre 2017).

A pesar de estas limitaciones, el Hogar es parte de una red internacional de asistencia a marinos, recibe sus denuncias y las canaliza hacia los inspectores de la ITF en Argentina. Además, su función no se reduce a brindar espacios de descanso o recreación, sino también a la orientación moral a los marinos. Si bien la actividad religiosa dentro del hogar ha cesado, descansar en el Hogar mantiene a estos trabajadores que se encuentran lejos de sus familias, también alejados “del vicio y del despilfarro”, en concordancia con los objetivos tutelares y moralizantes del AM a comienzos del siglo XX (Kverndal, 2008).

La caracterización del Hogar como un lugar de descanso “decente” se repite en las entrevistas con los responsables del centro Stella Maris de Montevideo que, a diferencia del de Buenos Aires, mantiene una presencia activa en el puerto. Fundado en 1940 por los Padres Scalabrinianos, a lo largo de su historia, ha experimentado períodos de cierre y reactivación. Durante el período de trabajo de campo, el centro ofrecía internet gratuito, espacios recreativos y asistencia espiritual. Aunque dispone de dormitorios, estos eran utilizados para albergar migrantes debido a la reducción del tiempo de permanencia de los buques en los puertos.

Las asistencias al centro se registraban en un libro de visitas, donde los marinos detallan la fecha, su nombre, nacionalidad, rango o puesto, el nombre del barco que tripulan, el pabellón del mismo, el muelle en el que han atracado y el puerto al que se dirigen. Durante mis visitas entre los años 2017 y 2022 los libros mostraban una gran preponderancia de marinos mercantes filipinos que tripulaban buques de bandera panameña. Esta

combinación no es aleatoria, sino que responde a la organización del transporte marítimo transnacional. Panamá lidera la flota mercante mundial con 8.289 buques registrados bajo su pabellón, lo que presenta un 16% del mercado marítimo internacional (Agencia EFE, 2020). Por otra parte, Filipinas provee el 30% de la fuerza de trabajo marítima a nivel mundial (OIM, 2013) y es el tercer país con más católicos a nivel mundial (Levitt y Grey, 2020).

Diversos estudios han destacado el rol de la Iglesia católica filipina en la construcción de una imagen del migrante como “héroe nacional” (Brillantes, 2000). Las enseñanzas religiosas sobre las obligaciones familiares y nacionales forman parte de la capacitación estatal previa a la migración, promoviendo una “imagen respetable de Filipinas” (Fresnoza-Flot, 2012:27). Así, sin que medie un programa explícito de colaboración entre las Iglesias filipina y uruguaya, el AM en Montevideo, al recibir marinos de ese origen nacional, participa de las políticas de exportación de trabajadorxs del país asiático y, en consecuencia, de la gobernanza transnacional del trabajo marítimo.

Desde un enfoque foucaultiano, Lazzarato (2010) ha retomado el concepto de poder pastoral para describir formas de gobierno que no interpelan a los ciudadanos como sujetos de derecho, sino como miembros de un rebaño guiado por pastores. Este poder no crea comunidades de iguales, sino relaciones de tutela y subordinación. ¿Podría considerarse entonces que el AM reproduce formas de neopaternalismo?

Como se señaló al inicio de esta sección, la respuesta no es unívoca. Si bien su función incluye la moralización, también contribuye al monitoreo de condiciones laborales y al traslado de denuncias a otros actores. Sin embargo, su acción depende de las decisiones y capacidades individuales de sus responsables. No existe obligación legal para que el párroco del Hogar del Marino visite buques ni para que la Iglesia católica uruguaya mantenga activo su centro Stella Maris. Aun así, los sacerdotes entrevistados ofrecían atención pastoral a la gente del mar, recibían a los marinos, escuchaban sus relatos y derivaban sus denuncias a los sindicatos.

“El mar es un lugar silencioso”, dijo en una entrevista Tamar Frandry, entonces responsable del centro de Montevideo (entrevista, julio 2018). Al visitar los barcos y escuchar a los marinos, los sacerdotes no solo transmitían el mensaje del Apostolado, sino que recogían las voces de estos trabajadores y las articulaban con otros actores. Así, la acción del AM oscilaba entre la caridad pastoral y la defensa de derechos.

En síntesis, el Apostolado del Mar se inserta de forma diferenciada en la gobernanza del trabajo marítimo en el Atlántico Sur. En Buenos Aires, su articulación con sindicatos y organismos estatales lo posiciona dentro del sistema de bienestar de los marinos nacionales; en Montevideo, su labor se orienta hacia marinos extranjeros en situaciones donde el Estado uruguayo tiene escasa injerencia. En ambos casos, los misioneros actúan como mediadores entre esferas laborales, familiares y religiosas, aunque se abstienen de formalizar reclamos ante las autoridades. Esta limitación en su capacidad ejecutiva lleva el análisis hacia el accionar de los representantes sindicales, tema que se desarrolla en la próxima sección.

5. La acción sindical (trans)nacional

Históricamente los sindicatos han desempeñado un papel clave en la defensa de los trabajadores del mar en el Atlántico Sur. Sin embargo, la industria marítima transnacional presenta desafíos particulares a estas organizaciones: las tripulaciones suelen estar compuestas por trabajadores de múltiples nacionalidades, contratados bajo diversas jurisdicciones y sujetos a normativas dispares. Ante este escenario, los sindicatos presentes en los puertos de Buenos Aires y Montevideo han desarrollado estrategias que combinan la acción local con redes de alcance internacional. Esta sección se enfoca en la labor de los representantes de la International Transport Workers' Federation (ITF) en el Cono Sur y del Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA) en Uruguay.

Fundada en Londres en 1896, la ITF agrupa sindicatos del transporte en todo el mundo. Desde 1948 impulsa la Campaña contra las Banderas de Conveniencia (BDC), que inicialmente buscaba abolir el sistema. Sin embargo, ante su crecimiento sostenido, desde la década de 1970 la ITF modificó su estrategia y comenzó a negociar acuerdos con cámaras internacionales de armadores para establecer mínimos estándares laborales en estos buques. Paralelamente, desarrolló una red global de inspectores sindicales encargados de fiscalizar su cumplimiento y negociar nuevos acuerdos².

Actualmente, la ITF cuenta con 125 inspectores en 101 puertos de 50 países (ITF, 2019). En Argentina, el cargo de inspector se instauró en 1995 en Buenos Aires y en 2003 en Rosario. Durante el trabajo de campo, Rosario era la única sede activa, desde la cual se cubrían todos los puertos del país. Como en el resto del mundo, se realizan dos tipos de inspecciones: las de rutina (un mínimo anual de 100) y aquellas que responden a denuncias de marinos o terceros. En estos casos, los inspectores – provenientes de sindicatos locales afiliados a la ITF - negocian directamente con las empresas armadoras para resolver el conflicto durante la estadía del buque en puerto. En caso de necesitar ejercer mayor presión, solicitan apoyo a otros sindicatos nacionales, particularmente portuarios³, que también integren la federación, con la amenaza de demorar la partida de la nave.

No obstante, el uso de medidas de fuerza es poco frecuente (Lepratti, 2022; Lillie, 2006). Esto responde, sobre todo, a la búsqueda de limitar los riesgos de represalias por parte de las empresas hacia trabajadores que realizan sus tareas confinados durante varios meses en altamar, lejos del alcance de cualquier institución que supervise y garantice sus derechos. Como lo expresó el inspector de ITF en una entrevista “*Si yo no sé qué voy a ganar, no me meto. Yo solo me meto si sé que voy a ganar*” (Roberto, entrevista octubre 2022).

Desde 2014, tras la ratificación del CTM-2006 por parte del Estado argentino, los inspectores de ITF sumaron nuevos aliados a sus negociaciones. De acuerdo con esta norma, los inspectores Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación (MTEySS) tienen jurisdicción sobre los buques de bandera extranjera que arriben a los puertos del

2. De acuerdo con la ITF (2018), esta campaña ha conseguido implantar salarios y condiciones laborales mínimamente dignas a bordo de casi 11.500 buques con BDC.

3. Todos gremios del transporte agrupados en la Confederación General del Trabajo de la República Argentina (CGT) son parte de la ITF.

país. Así, en caso de que un conflicto no pueda resolverse durante la estadía del buque en puerto argentino, el inspector de ITF contacta a los inspectores del MTEySS, quienes además de visitar el buque, notifican del caso a las autoridades nacionales del próximo puerto, a la OIT y a la embajada del pabellón, sumando presión y tiempo para la resolución del conflicto como analizaremos en la próxima sección en torno a la acción de los funcionarios estatales.

En Uruguay, la situación era sensiblemente diferente. En primer lugar, la Unión de Trabajadores del Transporte de Uruguay (UTT)⁴ es el único sindicato local afiliado a la ITF. La histórica posición anticomunista de la federación ha llevado a que otros sindicatos del transporte en Uruguay, agrupados en el PIT-CNT (Plenario Intersindical de Trabajadores - Central Nacional de Trabajadores), no consideraron afiliarse.

Desde 2019, la UTT actuaba como “Contacto ITF” dentro de la red latinoamericana de contactos de la federación⁵. Aunque los contactos ITF no tienen la obligación de realizar inspecciones de rutina, la UTT realiza visitas semanales al puerto de Montevideo, en busca de facilitar el encuentro con tripulantes de buques con BDC. En caso de recibir denuncias, los representantes de la UTT, al igual que en Argentina, negocian directamente con las empresas. Aunque, la amenaza de una medida de fuerza en el puerto de Montevideo puede ser difícil de implementar, la extensa red de sindicatos afiliados a la ITF posibilita su organización en otros puertos de la región, como los de Argentina o Brasil.

De acuerdo con Lillie (2006), la acción de la red de inspectores de la ITF ha opacado otras estrategias sindicales para la asistencia a trabajadores del mar extranjeros. Sin embargo, 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.

Entre las estrategias desarrolladas por el SUNTMA también primaba la negociación con las agencias marítimas en Montevideo o con las empresas navieras extranjeras en coordinación con sindicatos aliados en otros países. Sin embargo, la amenaza de una paralización de los buques no era una estrategia utilizada por sus representantes a la hora de canalizar los reclamos de los trabajadores del mar extranjeros que solicitaban ayuda al 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.

A pesar de que el Estado uruguayo no ha ratificado los Convenios marítimos de la OIT (CTM-2006 y C188), su histórica relación con el movimiento sindical ha facilitado espacios de diálogo y negociación para la resolución de conflictos a través de la aplicación de otras normas tanto nacionales como internacionales. Aún más, estas interacciones han dado lugar al desarrollo de normas nacionales para garantizar el cumplimiento de responsabilidades de empresas navieras extranjeras respecto de sus trabajadores también extranjeros como es el caso de la Ley de Embargo o Arresto de Buques de Bandera Nacional o Extranjera

4. La UTT agrupa sobre todo a trabajadores de ferrys que cruzan el Río de la Plata.

5. En octubre 2023 el sub-secretario de la UTT, Adán Suárez, fue designado Inspector de ITF en Montevideo

(Ley 18.803). Al respecto, un exdirigente del SUNTMA recordó: “*Presionamos en comisiones del Parlamento, medios de prensa...*” (Sergio, entrevista julio 2021).

Pese a las diferencias, la apelación a la solidaridad internacional e intergremial para presionar a las empresas navieras a cumplir con sus contratos más allá de la localización de sus oficinas o la jurisdicción de su pabellón, formaba parte de los discursos y de las estrategias de los representantes sindicales de un lado y otro del Río de la Plata. Asimismo, compartían vínculos con funcionarios estatales que facilitaban la búsqueda de posibles soluciones recurriendo a normas nacionales o internacionales. A pesar de las diferencias en las legislaciones y normativas internacionales ratificadas, la relación con el Estado representaba una de las principales herramientas de acción sindical en ambos países. En este sentido, la acción sindical no puede entenderse de manera aislada, sino en su interacción con las instituciones estatales. La siguiente sección explora el rol de los funcionarios estatales en este entramado, analizando su participación en la fiscalización, la mediación de conflictos y la implementación de normativas internacionales.

6. La acción estatal en la gobernanza del trabajo marítimo transnacional

Esta sección aborda las prácticas transfronterizas de funcionarios públicos de Argentina y Uruguay con el objetivo de analizar su rol en la trama tendiente a garantizar el ejercicio de derechos y responsabilidades de marinos 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 aquí vinculado 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).

El interés por estas prácticas parte de entender al Estado no como una entidad monolítica y homogénea, sino como un conjunto de relaciones sociales en disputa, cuya presencia se actualiza a través de prácticas concretas de sus agentes (Das y Poole, 2004). En este sentido, las inspecciones laborales en buques de bandera extranjera constituyen una entrada privilegiada para observar cómo se produce y negocia la estatalidad en contextos donde las fronteras legales, políticas y materiales se superponen.

Las instituciones estatales que participan en la observación de los derechos y responsabilidades de los trabajadores del mar extranjeros en Buenos Aires y Montevideo son múltiples: Prefectura Naval, Poder Judicial, Migraciones, entre otras. En esta sección abordaremos específicamente las prácticas de los inspectores de los ministerios de trabajo de Argentina y Uruguay en naves de bandera extranjera entre 2014 y 2022. Esta delimitación se fundamenta en que durante la inspección laboral en naves de bandera extranjera es posible observar la acción de funcionarios de un Estado en territorio de otro. No obstante, la inspección laboral involucra una institucionalidad y unas prácticas tradicionalmente pensadas para observación de las relaciones laborales al interior del Estado-nación.

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. Sin embargo, el cuerpo de normas laborales en ambos países no es idéntico y esto redundó en significativas diferencias entre aquello que los funcionarios de cada uno de estos países podían observar, hacer cumplir o sancionar. Mientras en Argentina los inspectores del MTEySS tienen respaldo normativo para fiscalizar condiciones laborales en buques extranjeros –tras la ratificación de los convenios de la OIT sobre el Trabajo Marítimo y Pesquero (CTM-2006 y C-188)–, en Uruguay la ausencia de esta ratificación limita el accionar del MTSS a casos que involucren a trabajadores nacionales. Esta diferencia normativa produce marcos de acción disímiles, aunque en la práctica, ambos cuerpos de inspección despliegan estrategias que exceden los límites formales de sus jurisdicciones.

En Argentina, el CTM-2006 y el C-188 fueron incorporados al cuerpo normativo nacional mediante las leyes 26.920 y 26.669. Esto habilitó su fiscalización por parte del MTEySS, con apoyo de la Prefectura Naval y la Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT). Durante el período analizado las inspecciones en buques de pabellón extranjero se realizaban como respuesta a denuncias canalizadas a través de los inspectores de ITF. Como señaló uno de los inspectores entrevistados, *“la ITF es el mejor canal que tenemos para este tipo de buque”* (Alejandro, entrevista agosto 2021). Una vez recibida una denuncia, se abría un expediente y se notificaba a la embajada del país de bandera del buque que éste sería inspeccionado por el MTEySS. Es decir, informan a la representación diplomática de un país extranjero que un grupo de funcionarios locales ingresará a territorio de su jurisdicción. Este proceso requería de la coordinación formal con entidades gubernamentales nacionales, extranjeras e internacionales que continúa *“hasta que la agencia marítima y la bandera del buque notifican que el tripulante llegó a su casa”* como puntualizó uno de los inspectores (Víctor, entrevista mayo 2019).

Una vez a bordo del buque, el inspector se presentaba ante el capitán y le solicitaba *“la documentaria”*, (certificados médicos y contratos de los tripulantes). Los inspectores entrevistados señalaron nunca haber experimentado situaciones en las que las autoridades del buque se opusieran a presentar estos documentos o a algún otro requerimiento de la inspección. Aquello que sí aparecía como una dificultad eran 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 en el centro de la ciudad de Buenos Aires 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), también limitaban las posibilidades de fiscalización. *“Y bueno...Uno hace un porcentaje muy pequeño de la flota que viene, porque tampoco puede avanzar mucho”*, sintetizó un inspector (Alejandro, entrevista, septiembre 2021). Como veremos en los próximos párrafos, a pesar de las diferencias normativas, los inspectores uruguayos comparten con sus colegas argentinos esta percepción sobre el desfase entre los tiempos institucionales de la fiscalización y los ritmos del trabajo marítimo.

El Estado uruguayo no ha ratificado los convenios mencionados, por lo que no está formalmente obligado a fiscalizar las condiciones laborales en buques de bandera extranjera según los estándares de la OIT. No obstante, ha ratificado otros convenios referidos a la seguridad en los lugares de trabajo⁶, lo que, en determinadas situaciones, habilita inspecciones en naves extranjeras, como veremos más adelante.

La fiscalización laboral en Uruguay está a cargo de la Inspección General del Trabajo del MTySS, que posee competencia a nivel nacional. Sin embargo, el acceso de sus inspectores a las áreas portuarias se ve restringido por una serie de disposiciones administrativas impuestas por la Administración Nacional de Puertos (ANP), particularmente en Montevideo, debido a su condición de Puerto Libre⁷. Como ha señalado Sassen (2007), estas formas de jurisdicción parcial dentro de los territorios nacionales expresan la implicación activa de los Estados en la arquitectura de los sistemas globales que, mientras facilitan la circulación de mercancías, capitales y trabajadores, restringen el acceso a sus funcionarios encargados de garantizar derechos laborales.

En este contexto, los inspectores solo ingresaban al recinto portuario en caso de recibir una denuncia. También aquí, la histórica relación entre el movimiento sindical y el Estado uruguayo habilitaba el ingreso de los funcionarios a zonas que les estaban normativamente vedadas. No obstante, los tiempos necesarios para atravesar las diferentes jurisdicciones estatales incidían, nuevamente, en las posibilidades de intervención. Dado el carácter no preventivo de las fiscalizaciones, los funcionarios entrevistados expresaron reiteradamente su sensación de llegar “*siempre tarde*” (Eduardo, entrevista, octubre 2019).

El carácter reactivo de la fiscalización en Uruguay quedó expuesto tras el fallecimiento de dos estibadores uruguayos a bordo del buque American Bulker de pabellón panameño en noviembre 2018⁸. En este caso, pese a tratarse de un buque extranjero, los inspectores del MTySS intervinieron para investigar las responsabilidades en torno a la seguridad de los trabajadores. Esta fiscalización resultó en la detención del buque y en la imputación de los titulares de la empresa uruguaya encargada de la descarga como al capitán del barco, de nacionalidad filipina, por negligencia respecto de las condiciones ambientales para la operación de carga y descarga. Por este motivo, el capitán debió permanecer en Montevideo mientras era juzgado por las instituciones uruguayas. Como ciudadano filipino, fue acompañado durante este proceso por funcionarios del consulado de su país, quienes velaron por el cumplimiento de sus derechos durante el juicio. Este episodio ilustra cómo los inspectores uruguayos, pese a la falta de facultades formales para fiscalizar barcos extranjeros, pueden intervenir cuando se trata de proteger a trabajadores nacionales.

6. Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores (C155), Convenio sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes (C032), entre otros.

7. Desde 1992, el puerto de Montevideo pasó a operar bajo el Régimen de Puerto Libre (Ley n° 16.246). Este régimen establece que las mercaderías que ingresan al puerto pueden permanecer, transformarse y salir sin el pago de tributos aduaneros. Bajo un régimen administrativo y de control distinto al del resto del territorio nacional, las competencias de organismos públicos, como la inspección laboral, se ven afectadas.

8. El 13 de noviembre de 2018, el buque American Bulker, llegó al puerto de Montevideo desde Argentina con el objetivo de completar su carga de madera para seguir camino rumbo a Europa. Al momento de iniciar las actividades de estiba, dos trabajadores uruguayos murieron intoxicados.

La participación de inspectores de trabajo de Argentina y Uruguay en las fiscalizaciones transnacionales subraya la importancia de la cooperación entre diferentes actores en la gobernanza del trabajo marítimo. Pero también con representantes de otros Estados como aquellos de los que son ciudadanos los trabajadores del mar implicados. En este entramado, los inspectores no solo cumplen con sus funciones a nivel nacional, sino que también contribuyen al fortalecimiento de la gobernanza global del trabajo marítimo. Asimismo, la participación de los consulados de los países de los marinos asegura que los derechos de los trabajadores sean respetados incluso cuando se encuentran fuera de su jurisdicción nacional. En la próxima sección profundizaremos en la participación de los representantes consulares.

7. La acción consular para la protección de los trabajadores del mar

En el marco de la gobernanza del trabajo marítimo transnacional, la asistencia consular constituye un mecanismo clave para la protección de los marinos en tránsito. De acuerdo con la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares (ONU, 1963), las representaciones diplomáticas pueden intervenir para salvaguardar los derechos e intereses de sus ciudadanos en el extranjero. Sin embargo, su capacidad de acción depende de diversos factores, como la infraestructura disponible, la asignación de recursos y la voluntad política del país de origen.

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. Las mismas variaban desde la celeridad en la búsqueda de soluciones hasta la total indiferencia. En esas mismas entrevistas, los consulados de Filipinas e Indonesia fueron mencionados como especialmente activos en el acompañamiento de sus ciudadanos.

Desde la década de 1970 ambos Estados desarrollan programas de colocación de trabajadores en el extranjero, así como políticas específicas para su asistencia en los cinco continentes. Entre los principales mercados laborales de destino, el trabajo marítimo en naves extranjeras y aguas distantes presenta algunas ventajas para estas políticas pues no son necesarios permisos de residencia, no implican costos de hospedaje y, en la mayoría de los casos, tampoco de alimentación (Nur, 2021). 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 del Atlántico Sur no escapan a esta tendencia.

En el Cono Sur, las Embajadas de Filipinas e Indonesia se encuentran en Buenos Aires, con jurisdicción sobre Argentina, Uruguay, Bolivia y Paraguay. Sin embargo, el ordenamiento geopolítico resultante del conflicto bélico armado de 1982 entre Argentina y el Reino Unido (“Guerra de Malvinas”), determinó que las tareas de atención médica de los

trabajadores del mar se realicen en Uruguay. No obstante, desde Buenos Aires se coordinan muchas de las acciones que tienen lugar en Montevideo.

Las entrevistas con funcionarios consulares de Filipinas revelaron que los marinos suelen contactarlos a través de redes sociales o correo electrónico, alertando sobre problemas de salud o necesidad de repatriación. Estos pedidos suelen ser rápidamente atendidos haciendo uso de un fondo específico para la asistencia consular, que permite costear gastos médicos urgentes, repatriaciones y representación legal.

Por su parte, considerando el considerable número de tripulantes indonesios que llegan al puerto de Montevideo, en 2020 la Embajada de Indonesia junto al Consulado Honorario en Uruguay inauguraron la “Casa de los Marineros Indonesios”, un espacio que funciona como un centro de asistencia y encuentro para facilitar la realización de trámites, brindar conectividad y contención a los marinos indonesios.

No obstante, los funcionarios consulares residentes en Buenos Aires requieren visa para ingresar a Uruguay. Esto impone ciertos límites a la acción directa, lo que ha llevado a que en ocasiones se recurra a intermediarios no oficiales para gestionar la asistencia de los marinos. En este contexto, la investigación reconoció redes informales de solidaridad que complementaban la acción consular y, en muchos casos, resultaban fundamentales para la protección de los trabajadores del mar.

Dos mujeres desempeñaban un rol central en estas redes en Montevideo. Se trataba de Anna, una ciudadana filipina residente en Uruguay, y Jesica, una joven uruguaya con conocimientos del idioma indonesio y muchas amistades entre los marinos de ese país. Sus acciones, desarrolladas por fuera de las estructuras oficiales, evidencian cómo el acceso a derechos no depende exclusivamente de la presencia institucional, sino también de la capacidad de ciertos actores para activar redes de apoyo, fundamentadas en lazos de solidaridad, responsabilidad y afecto (Jelin, 2022).

Anna llegó a Uruguay en 2005 como docente de inglés. Desde entonces, junto a otros residentes filipinos, brinda apoyo a los marinos que llegan a Montevideo para recibir atención médica oficiando como traductora y enlace entre sus familias, los médicos, y las agencias marítimas. Según sus palabras, esto era necesario 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 marzo 2021).

En 2022, fue nombrada cónsul honoraria de Filipinas en Montevideo, formalizando parte de las tareas que ya realizaba. Sin embargo, su nuevo rol implicó un mayor involucramiento en gestiones diplomáticas y tareas burocráticas, que le demandaban más tiempo del que, esporádicamente, dedicaba a asistir a sus connacionales. Este cambio generó tensiones entre sus prácticas previas de apoyo comunitario y sus nuevas responsabilidades institucionales.

El rol de Jesica entre los marinos indonesios en Montevideo era igualmente significativo. Comenzó a vincularse con ellos hace más de una década, mientras trabajaba en un cibercafé cercano al puerto. Con el tiempo, aprendió su idioma y amplió su red de contactos, convirtiéndose en una referencia para los trabajadores del mar indonesios que llegan a la capital uruguaya. Su labor ha incluido desde asistencia en pequeñas compras hasta la traducción de documentos. En muchas ocasiones, su intervención ha sido decisiva en

situaciones de emergencia, facilitando el acceso a asistencia médica y asegurando que los tripulantes reciban el tratamiento adecuado. Además se convirtió en un canal de comunicación entre los marinos y los representantes diplomáticos tanto en Montevideo como en Buenos Aires. En varias oportunidades, ha sido la primera en recibir información sobre incidentes en barcos y ha actuado como intermediaria entre los trabajadores y las autoridades consulares. En palabras de Jesica: *“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, diciembre 2022).

En un ámbito laboral fuertemente masculinizado, la participación de de Jesica y Anna pone de relieve cómo las tareas de cuidado y acompañamiento - tradicionalmente feminizadas - resultan fundamentales para sostener la protección de la fuerza laboral marítima. Así, la protección de los trabajadores del mar de diversos orígenes nacionales en el Atlántico Sur se construye en el cruce entre normativas, historias compartidas, vínculos afectivos, relaciones de confianza y una ética del cuidado (Kofman, 2016; Tronto, 1987). A diferencia de una estructura burocrática predefinida, la trama transnacional que analizamos, no opera de manera sistemática. Ningún actor tiene la capacidad suficiente para resolver por sí solo a las demandas que pudimos registrar. Allí dónde encontraban una limitación convocaban a otra de las partes. Los marinos accedían a sus derechos gracias a la intermediación o el acompañamiento de alguien que traducía, agilizaba o supervisaba su ejercicio efectivo. 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 – divertido, íntimo, formal o improvisado, en un muelle, un hospital o una red social - se reveló como fundamental para la trama transnacional.

8. Conclusiones

El análisis de la trama transnacional para la defensa de los derechos de los trabajadores del mar en el Atlántico Sur permite repensar la ciudadanía y la gobernanza en un mundo donde las relaciones laborales exceden los marcos estatales tradicionales. Ante la fragmentación de responsabilidades y la creciente precarización que caracteriza a la industria marítima transnacional, este artículo muestra que la protección de derechos no depende únicamente de marcos normativos internacionales, sino de la activación de conexiones situadas y contingentes entre actores con roles diversos pero complementarios.

Funcionarios estatales, representantes sindicales, clérigos, amigas y compatriotas intervienen en una variedad de escenas portuarias, generando soluciones puntuales que se ajustan a los contextos específicos en los que operan. En este sentido, la noción de “trama transnacional” aporta una herramienta conceptual para comprender cómo se construye la ciudadanía y la gobernanza del trabajo en el capitalismo global. El concepto de trama transnacional permite captar la complejidad de las prácticas que hacen posible - aunque nunca garantizado - el ejercicio de derechos en escenarios globales. Así, se aleja de concepciones

rígidas y universales, y apuesta por una comprensión más flexible, relacional y situada de la protección de derechos en contextos de trabajo transnacional.

Recibido 27 de mayo de 2025. Aceptado 15 de julio de 2025

***Patricia Lepratti Souza** es Doctora en Ciencias Sociales por la Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS) y el Instituto de Desarrollo Económico y Social (IDES). Investiga las condiciones laborales de los trabajadores y trabajadoras del mar en el Atlántico Sur desde una perspectiva transnacional, abordando temas como la movilidad, la ciudadanía y la gobernanza multinivel. patricialepratti@gmail.com

Bibliografía

- Bauböck, R. (2010). Cold constellations and hot identities: Political theory questions about transnationalism and diaspora. En R. Bauböck & T. Faist (Eds.), *Diaspora and transnationalism. Concepts, theories and methods* (pp. 3-12). Amsterdam University Press.
- Besserer, F. (2013). Micropolíticas de la diferencia en una comunidad transnacional. En A. Grimson & K. Bidaseca (Comps.), *Hegemonía cultural y políticas de la diferencia* (pp. 263-278). CLACSO.
- Brillantes, J. (2006). Políticas y mecanismos filipinos en torno a la migración y el empleo en el extranjero. En Red Internacional de Migración y Desarrollo (Ed.), *Relaciones estado, migración y desarrollo: el papel de las políticas* (pp. 53-75). Universidad Autónoma de Zacatecas. .
- Bourdieu, P. (2012). *Sobre el Estado. Cursos en el Collège de France (1989-1992)*. Anagrama.
- Bosniak, L. (2000). Citizenship Denationalized. *Indiana Journal of Global Legal Studies*, 7(2), 447-509.
- Brown, W. (2017). *El pueblo sin atributos. La secreta revolución del neoliberalismo*. Malpaso.
- Caglar, A. (2015). Citizenship, Anthropology of. En *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences* (2.ª ed., Vol. 3, pp. 637-642). Elsevier.
- Consejo Pontificio para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes. (2007). *Manual para Capellanes y Agentes pastorales del Apostolado del Mar*. CPPMI.
- Das, V., & Poole, D. (2008). El estado y sus márgenes. Etnografías comparadas. *Cuadernos de Antropología Social*, (27), 19-52.
- Dean, M. (2010). *Governmentality. Power and rule in modern society*. Sage Publications.
- Deleuze, G., & Guattari, F. (2002). *Mil Mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Pre-Textos.
- Faist, T. (2005). Espacio social transnacional y desarrollo: una exploración de la relación entre comunidad, estado y mercado. *Migración y Desarrollo*, (5), 2-34.
- Food and Agriculture Organization of the United Nations. (2020). *The state of world fisheries and aquaculture. Sustainability in action*. FAO .
- Foucault, M. (2006). *Seguridad, territorio y población. Curso en el Collège de France (1977-1978)*. FCE.

- Fresnoza-Flot, A. (2012). Security in labor migration in the Philippines: National honor, family solidarity,
- García Lozano, A. (2022). Decent work in fisheries: Current trends and key considerations for future research and policy. *Marine Policy*
- Glick Schiller, N., Basch, L., & Szanton-Blanc, C. (1994). *Nations unbound: Transnational projects, postcolonial predicaments, and deterritorialized nation-states*. Gordon and Breach.
- Glick Schiller, N., & Salazar, N. B. (2013). Regimes of mobility across the globe. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 39(2), 183–200.
- Gorz, A. (1981). *Adiós al proletariado. (Más allá del socialismo)*. El Viejo Topo
- Giddens, A. (2007). *Un mundo desbocado. Los efectos de la globalización en nuestras vidas*. Taurus.
- Guarnizo, L., & Smith, M. P. (1998). *Transnationalism from below*. Transaction.
- Hayek, F. A. (2008). *Camino de servidumbre*. Unión Editorial.
- Horst, C. (2010). *Immigration to Norway from Bangladesh, Brazil, Egypt, India, Morocco and Ukraine*. PRIO.
- International Transport Workers' Federation. (2019). *Seafarers' bulletin. Strength in unity* (N.º 33). ITF.
- Jelin, E. (2022). *Las tramas del tiempo. Familia, género, memorias, derechos y movimientos sociales*. CLACSO.
- Kofman, E. (2016). Repensar los cuidados a la luz de la reproducción social: una propuesta para vincular los circuitos migratorios. *Investigaciones Feministas*, 7(1), 142–162.
- Kverndal, R. (2008). *The way of the sea: The changing shape of mission in the seafaring world*. William Carey Library.
- Lazzarato, M. (2010). Pastoral power beyond public and private. *Open*, (19), 18–32.
- Lepratti, P. (2024). *¿Quién vela por los trabajadores del mar? Etnografía de una trama transnacional en el Atlántico Sur* [Tesis doctoral, Instituto de Desarrollo Económico y Social - Universidad Nacional de General Sarmiento].
- Levitt, P. (2018). Una mirada transnacional. *Autoctonía. Revista de Ciencias Sociales e Historia*, 2(1), 1–25.
- Levitt, P., & Gray, B. (2020). Social welfare versus transnational social protection regimes: The changing roles of church and state. *Journal of Ethnic and Migration Studies*.
- Lillie, N. (2006). Globalization and class analysis: Prospects for labour movement influence in global governance. *Industrielle Beziehungen*,
- Marcus, G. (2001). Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multi-local. *Alteridades*, 11(22), 111–127.
- Merenson, S. (2018). Political community and transnational citizenship: Ethnographic perspectives on a heterogeneous articulation. *Etnográfica*, 22(1).
- Nur, M. (2021). Slavery of Indonesian migrant fishers: A review of regulation and its implementation. *Nombre de la Revista en Cursiva*.
- Ong, A. (2006). Mutations in Citizenship. *Theory, Culture & Society*, 23(2-3), 499–531.
- Ong, A. & Collier, S. (2005). *Global Assemblages. Technology, Politics and Ethics as Anthropological Problems*. Blackwell. Mandel.

- Organización de las Naciones Unidas. (1963). *Convención de Viena sobre las Relaciones Consulares*.
- Organización Internacional para las Migraciones. (2016). *Report on human trafficking, forced labor and fisheries crime in the Indonesian fishing industry*. OIM.
- Organización Internacional para las Migraciones. (2013). *Country migration report. The Philippines 2013*. OIM.
- Organización Internacional del Trabajo. (2007). *Convenio sobre el trabajo en la pesca*. OIT.
- Organización Internacional del Trabajo. (2006). *Convenio sobre el trabajo marítimo*. OIT.
- Piort, M. (1997). “El Motu Proprio ‘Stella Maris’ de Juan Pablo II: La estructuración jurídica de una pastoral especializada”. *Ius Canonicum*, XXXVII, N. 74, 1997, 629-672
- Pries, L. & Seelinger, 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
- Robinson, W. I. (2007). *Una teoría sobre el capitalismo global: Producción, clases y Estado en un mundo transnacional*. Ediciones Desde Abajo.
- Rose, N., O’Malley, P., & Valverde, M. (2012). Gubernamentalidad. *Astrolabio Nueva Época*, (8).
- Sassen, S. (2010). *Territorio, autoridad y derechos*. Katz.
- Sklair, L. (2001). *The transnational capitalist class*. Blackwell Publishing.
- Tronto, J. (1987). Beyond gender difference to a theory of care. *Journal of Women in Culture and Society*, 12(4), 644–663.
- Weber, M. (1979). *Economía y sociedad*. Fondo de Cultura Económica.

