

## *Fronteras Líquidas.*

### **Desterritorialización y vulnerabilidad entre trabajadores del mar**

**Lic. Patricia Lepratti**

**Universidad de la República.**

[patricialepratti@gmail.com](mailto:patricialepratti@gmail.com)

#### **Resumen**

La crisis económica originada en los años setenta a partir del aumento exponencial del precio del petróleo, junto con las dificultades para encontrar tripulantes en países de origen de las grandes empresas navieras (Estados Unidos, España, etc.), obligó a los armadores pesqueros a buscar el máximo ahorro en sus gastos, sobre todo para las expediciones en mares distantes. Una de las estrategias desarrolladas fue la contratación de tripulaciones compuestas por marinos de diferentes países, dispuestos a trabajar por sueldos menores a los del país de origen de la empresa. Junto a esta modalidad, se hizo frecuente el uso de las denominadas *banderas de conveniencia*, según las cuales los buques civiles pueden utilizar el pabellón de otro país mediante un sencillo trámite y el pago de una matrícula. Por otra parte, la existencia de agencias marítimas en todo el mundo proveedoras de servicios portuarios, así como de personal para los buques, facilitaron la contratación de estas tripulaciones internacionales.

En estos barcos con banderas de conveniencia y tripulaciones internacionales se suele encontrar un autoritarismo muy marcado, reforzado por las nociones de raza y nacionalidad. El temor a quedar sin trabajo y a ser desembarcado en cualquier puerto, lleva a muchos trabajadores del mar que tripulan barcos lejos de su país de origen, a someterse a situaciones de despotismo y hasta de maltrato. Muchas veces, la denuncia de estas situaciones determinan que el armador o la agencia de embarque correspondiente, se encarguen de que estos trabajadores no vuelvan a ser contratados.

Desde la década de 1990, muchos de los barcos pesqueros que arriban al puerto de Montevideo y enarbolan banderas de conveniencia, contratan a trabajadores de origen

peruano por intermedio de agencias marítimas para navegar en aguas internacionales del Atlántico Sur. En ellos el no pago de indemnizaciones por enfermedad, el maltrato y las “listas negras”, son temas recurrentes. Allí, vemos como las estrategias de evasión surgidas durante las últimas décadas, unidas al autoritarismo y el racismo más antiguo, se conjugan para desvalorizar al trabajador y abaratar su labor.

**Palabras clave:** trabajadores del mar, derechos laborales, migración, explotación, discriminación

## **Introducción**

A partir de la década de 1990 comenzaron a verse en el puerto de Montevideo y sus alrededores, decenas de trabajadores peruanos buscando embarcarse en buques de pesca industrial. Según datos del consulado peruano en Uruguay recogidos por De los Campos y Paulo (2001) el 75% de los casi mil hombres registrados en esa oficina entre 1991 y 2001, se desempeñaban como trabajadores del mar. Finalizando el año 2012, el Ministerio de Desarrollo Social (MIDES) publica el informe: *Caracterización de las nuevas corrientes migratorias en Uruguay*, a cargo de Beatriz Diconca. Específicamente, sobre las condiciones de inserción laboral de los varones peruanos en la pesca señala que cuando trabajan “*bajo bandera extranjera no realizan aportes a la seguridad social*” y que son preferidos aquellos trabajadores que no reivindican sus derechos (Diconca, 2012).

Estos hechos coinciden con la privatización de los servicios portuarios en Uruguay y en la región. En el año 1992, más precisamente, el Puerto de Montevideo comenzó a funcionar bajo el régimen de Puerto Libre, es decir, se constituyó en una zona de libre circulación de mercaderías. A partir de esos años, la actividad portuaria comenzó a crecer paulatinamente, llegando en la primera década del nuevo siglo a un promedio de 2.500 arribos de buques pesqueros por año desde diferentes partes del mundo (Instituto Cuesta Duarte, 2008).

Los servicios a estos buques: reparaciones, trámites burocráticos, recarga de combustible, etc., son brindados desde entonces exclusivamente por privados denominados *Agencias Marítimas*, que también se encargan de los temas referentes a la tripulación:

recambio, alojamiento, seguros médicos, etc. Es así que a partir de mediados de los noventa vemos frente a las puertas de algunas de estas agencias a jóvenes peruanos *haciendo bolla*, es decir, aguardando la posibilidad de conseguir embarque (Lepratti, 2013a).

Consideramos que la privatización de los servicios portuarios y la conformación del Puerto de Montevideo en una plataforma para la libre circulación de mercadería, se encuentran estrechamente relacionados con la contratación de trabajadores del mar peruanos. El aumento del número de arribos de buques factoría o congeladores desde otras partes del mundo, que emplean entre veinte y treinta hombres para la pesca de especies como la merluza o el calamar en aguas internacionales cercanas a la Antártida, aumentó la demanda de trabajadores. La contratación de trabajadores del mar de terceros países (en este caso peruanos) facilitó a las empresas pesqueras y a las agencias marítimas la evasión de aportes a la seguridad social y la no sujeción a las normas laborales vigentes en el país de origen de la empresa pesquera, en el país del puerto para la descarga de la mercadería y en el de origen del trabajador.

### **El trabajo en buques congeladores o factoría. La pesca de altura**

Una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial, mucha de la tecnología desarrollada para los buques de guerra fue transferida a la industria pesquera. Es así que, los buques congeladores y factoría, en los que además se procesa la captura, pueden pasar meses en altamar sin atracar en ningún puerto. El equipo técnico requerido para este último tipo de pesca implica una considerable inversión de capitales, que involucra generalmente a importantes grupos empresariales (Fernández, 1999).

En su mayoría, las tripulaciones de estas grandes embarcaciones se dividen en tres partes: los oficiales (incluidos el capitán y el o los piloto/s), los ingenieros y la tripulación de cubierta. A diferencia de las embarcaciones pequeñas, en los buques congeladores o factoría los oficiales e ingenieros no participan en la pesca (Bottemanne, 1972).

A pesar de sus diferencias, en los barcos pesqueros industriales (de altura o de fresco) rigen algunas *leyes de pesca* implícitas comunes a todos. En primer lugar, la duración de la jornada de trabajo está definida por la disponibilidad del recurso. Y segundo,

la velocidad para la captura y el procesamiento de la misma es imperativa (Mendy et al, 2011; Bottemanne, 1972).

De acuerdo con lo anterior, durante las entrevistas realizadas a trabajadores del mar<sup>1</sup>, la referencia a las exigencias físicas del trabajo pesquero es una constante que se repite sin importar el origen nacional del entrevistado. Jornadas de trabajo que superan las 20 horas sin descanso, el esfuerzo físico en condiciones climáticas adversas, son situaciones comunes que se explican por los entrevistados como consecuencia del carácter perecedero del recurso que se captura. Sin embargo, el trabajo en el mar implica también otras peculiaridades que es necesario abordar, como por ejemplo: el aislamiento con respecto a otras relaciones sociales diferentes a las productivas durante el tiempo que dure la expedición (denominada también: campaña o marea), la sujeción a las normas impuestas por el capitán, etc. Estas condiciones se potencian cuando hablamos de tripulantes con un origen nacional diferente al de la empresa pesquera.

### **Cuando el trabajo lo es todo**

En su tesis para la obtención de su título de sociólogo, el capitán de la marina mercante Ricard Rodríguez-Martos (1996), define al buque mercante como una *Institución Total*. De acuerdo con Erving Goffman (2001:13), el término refiere a *un lugar de residencia y trabajo, donde un gran número de individuos en igual situación, aislados de la sociedad por un período apreciable de tiempo, comparten en su encierro una rutina diaria, administrada formalmente.*

En el barco (mercante, petrolero, pesquero, etc.) como en dichas instituciones totales, la libertad de acción se pierde. Es imposible abandonar el recinto durante períodos prolongados y existen una rutina y unos roles estrictamente definidos. En los buques, se espera que el marino esté siempre dispuesto, si las circunstancias así lo exigen o si un superior lo considera necesario. Las posibilidades de ascenso o, al menos, las de ser contratado nuevamente, representan también un incentivo para realizar un esfuerzo importante. Adicionalmente, no trabajar a la par de sus compañeros es sinónimo de aislamiento y de rechazo. Sin otros vínculos que los laborales durante meses, el marino

---

<sup>1</sup>Hasta el momento hemos entrevistado a 21 trabajadores del mar (11 peruanos y 10 uruguayos). Algunos de ellos en más de una oportunidad.

buscará integrarse sin problemas al resto de la tripulación y ajustarse a su ritmo de trabajo (Rodríguez-Martos, 1996).

La ausencia de vida doméstica, o de cualquier otro tipo de relaciones sociales que no sean las del trabajo, conlleva a la disponibilidad de los individuos a trabajar durante jornadas más extensas. No existen límites para el trabajo. Durante el tiempo que dure la campaña en el mar, el sujeto no tiene actividad más allá de la esfera productiva. Su *universo cotidiano está totalmente dominado por el trabajo* (Lins Ribeiro, 2006:131).

Por otra parte, a bordo de las naves, existe una autoridad: el capitán, cuyas funciones van más allá de la organización del trabajo y a la que los empleados están supeditados las 24 horas del día. Dado que la actividad se realiza fuera del alcance y supervisión de las instituciones existentes en tierra, el capitán posee facultades disciplinarias muy fuertes (Novoa, 1989).

Aunque en la actualidad muchos Estados ribereños y organismos internacionales como la Organización Internacional del Trabajo (OIT)<sup>2</sup> y la Organización Marítima Internacional (OMI)<sup>3</sup>, han desarrollado una profusa normativa para proteger los derechos de los trabajadores del mar; en el barco (especialmente en los de grandes dimensiones), y sin ninguna otra autoridad o institución a la cual recurrir de forma inmediata, continúa existiendo una organización muy jerarquizada.

*Es raro encontrar en otros ámbitos de la actividad humana civil un sentido jerárquico como en un barco .El capitán y los oficiales forman una auténtica casta* (Rodríguez-Martos, 1996:73).

Por otra parte, la posibilidad de embarcar a tripulantes de diferentes orígenes y de enarbolar pabellones de Estados con poca capacidad (o intención) de observar la situación de los trabajadores en los buques, han determinado una mayor vulnerabilización del trabajador del mar en las últimas décadas. Dicha vulnerabilidad, somete aún más a los tripulantes a las exigencias del trabajo en la pesca.

## **Desterritorialización y vulnerabilidad**

---

<sup>2</sup>OIT: <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--es/index.htm>

<sup>3</sup>OMI: <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Conv-LINK.aspx>

Una de las estrategias ampliamente utilizadas en las últimas décadas por los buques pesqueros para garantizar sus ganancias, facilitada por las reglas del libre mercado y la globalización, es el uso de Banderas de Conveniencia.

Las denominadas Banderas de Conveniencia (de ahora en más BDC), implican la matriculación de buques civiles en países diferentes a los de su origen mediante un sencillo trámite. De esta forma las empresas abaratan sus impuestos y, como el país de matrícula generalmente no tiene poder ni recursos para imponer los reglamentos nacionales o internacionales, también se evaden responsabilidades para con los trabajadores. Algunas BDC de uso corriente son: Belice, Bermudas, Bolivia, Panamá, Sierra Leona y Uruguay, entre otros (Acha, 2008).

Según la International Transport Worker's Federation (ITF), las BDC, *constituyen una forma de evitar la normativa laboral del país de propiedad de los buques y se convierten en un vehículo para el pago de bajos salarios y para forzar a los marinos a trabajar horas excesivas bajo condiciones de trabajo no seguras. Dado que los buques de BDC carecen de nacionalidad real, se hallan más allá del alcance de cualquier sindicato nacional de marinos.* Según la misma ITF, actualmente, el 50% de la flota mundial utiliza banderas de conveniencia.

Como señalábamos más arriba, de forma paralela a la expansión de la industria pesquera y el desarrollo del transporte marítimo, los puertos latinoamericanos comenzaron un progresivo proceso de privatización de sus servicios. La existencia de agencias marítimas en todo el mundo, facilitaron la contratación de tripulaciones internacionales compuestas por marinos de diferentes países dispuestos a trabajar por sueldos menores a los que demandaría un trabajador del país de origen de la empresa pesquera (Rodríguez-Martos, 1996).

*Entonces un armador busca ante todo un capitán de su nacionalidad, al que tal vez incluso conoce personalmente, para que éste garantice que se cumplirán las instrucciones pertinentes. Después para la marinería (...) acepta la oferta de cualquier agencia de embarque internacional, que le proporcionará mano de obra barata* (Rodríguez-Martos,

1996: 80). Es así que una gran parte de la flota mundial navega con tripulaciones internacionales, en las cuales los mandos son de un país y el resto de la tripulación de otros.

En estos barcos con banderas de conveniencia y tripulaciones internacionales se suele encontrar un autoritarismo muy marcado, reforzado por las nociones de raza y nacionalidad. El temor a quedar sin trabajo y a ser desembarcado en cualquier puerto, lleva a muchos trabajadores del mar que tripulan barcos lejos de su país de origen, a someterse a situaciones de despotismo y hasta de maltrato. Por otra parte, la denuncia de estas situaciones determinan muchas veces que el armador o la agencia de embarque correspondiente, se encarguen de que estos trabajadores no vuelvan a ser contratados (Op. Cit).

Lejos de su país de origen, los marinos que migran a otros países para embarcarse en buques de empresas navieras de dudosa nacionalidad, mantienen su situación de aislamiento y precariedad legal incluso estando en tierra.

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”*; la OIT elaboró el Convenio sobre Trabajo Marítimo<sup>4</sup>. Según lo dispuesto por el Convenio todo Miembro deberá asegurarse que *“las personas a su cargo tengan derecho a beneficiarse de una protección en materia de seguridad social no menos favorable de la que gozan los trabajadores en tierra”* (OIT, 2006:77). El Convenio también señala la responsabilidad de los países firmantes en el control del cumplimiento de estas normas por parte de los buques que se encuentren bajo su jurisdicción... Podemos imaginarnos la regularidad de los controles estatales de Togo, Belice, Uruguay o España, por ejemplo, sobre buques que navegan en aguas internacionales en otro extremo del mundo. Estas naves tampoco son inspeccionadas por las instituciones de los países a los que arriban, porque se encuentran bajo la jurisdicción del pabellón que enarbolan.

---

<sup>4</sup> Texto disponible en: <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--es/index.htm>

## **Fuerza de trabajo barata: deshumanización y naturalización del abuso**

Muchos de los barcos pesqueros españoles (con oficialidad del mismo origen) que arriban al puerto de Montevideo y enarbolan banderas de conveniencia, contratan a trabajadores de origen peruano por intermedio de agencias marítimas para navegar en aguas internacionales del Atlántico Sur. Trabajando en estos buques los marinos reciben salarios que oscilan 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 tienen derecho a dos meses de vacaciones por cada cuatro de trabajo, los tripulantes contratados bajo esta modalidad acceden a un único mes de vacaciones al año. En el mismo orden, los trabajadores peruanos firman contratos según los cuales la relación con la empresa finaliza una vez que ha terminado la campaña. Las agencias marítimas intermediarias, tampoco reconocen ningún vínculo con el marino, aunque haya sido contratado sucesivamente durante más de una década (Lepratti, 2013b).

Muchas veces, ya sea luego de la primera marea o después de años de trabajo, los marinos abandonan el barco denunciando situaciones de maltrato, explotación, no pago de salarios o de indemnizaciones por enfermedad<sup>5</sup>.

Las situaciones de maltrato denunciadas incluyen golpes e insultos. Incluso algunos entrevistados han relatado haber recibido amenazas por parte de los capitanes de las naves en caso de continuar con los procesos legales<sup>6</sup>.

Referencias a la apariencias mestiza de algunos trabajadores para ordenarles realizar acciones por fuera de su tarea como marinos aparecen en el relato de los entrevistados

---

<sup>5</sup> Si bien, las instituciones uruguayas no tendrían injerencia sobre los contratos laborales realizados entre una empresa y un trabajador extranjeros que realizan sus tareas en aguas internacionales, algunos jueces laborales entienden – de acuerdo con el *Principio de Realidad*<sup>5</sup> - que la relación laboral se inició en Montevideo, y que por ello le compete a la justicia uruguaya decidir sobre el diferendo. Sin posibilidad de volver a embarcarse en buques extranjeros una vez iniciado el juicio<sup>5</sup>, algunos trabajadores deciden embarcarse en buques de bandera uruguaya, los cuales están sujetos al cumplimiento de las normas laborales vigentes en el país.

<sup>6</sup> A lo largo de la investigación algunos trabajadores han evidenciado su miedo a hablar por temor a represalias. Este mismo hecho ha sido constatado por otros investigadores: Uriarte, 2011 y Diconca, 2012.



Como señalan Mendy y Uriarte (2014) ante la denuncia de malos tratos realizada por 28 trabajadores del mar africanos contratados por pesqueros chinos:

*Racismo y esclavitud no pueden pensarse por separado. Un sistema de explotación que deshumaniza por completo a los sujetos, convirtiéndolos en objetos, en engranajes de la producción de riquezas solo es posible cuando interviene una ideología que lo hace aceptable y legítimo. Esa ideología es el racismo, una forma de pensar que divide a la humanidad según su origen apariencia física y características biológicas destinándolo a un tipo de ocupación específico<sup>7</sup>.*

Como vemos, las prácticas de sobre-explotación de los trabajadores imbrincadas con discursos discriminatorios no son la excepción. Desde el comienzo de la expansión europea, la conquista y colonización de vastas regiones, fue justificada en discursos que proclamaban la superioridad intelectual y biológica de los dominadores. Pero estos discursos no se circunscriben a la época colonial, ni al origen europeo de sus predicadores.

*Particulares configuraciones de sentido , que incluyen valores, jerarquías, imaginarios y clasificaciones de todo tipo, se gestaron durante el largo período colonial y se prolongan hasta nuestros días, incorporando durante su ya larga trayectoria la influencia de formas homólogas de calificar y racializar la otredad iniciadas en la Europa imperial del siglo pasado y continuadas en este siglo, con dolorosas consecuencias en ese continente. (Marguilis, 1999:47).*

En la actualidad unos setenta trabajadores del mar peruanos se encuentran afiliados al Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA) en Montevideo y tres de ellos, además, forman parte de la comisión directiva sindical. Sin embargo, esta incorporación no ha estado exenta de tensiones. La revisión de archivos sindicales como así también entrevistas a trabajadores del mar uruguayos, dan cuenta de posiciones que oscilan entre los ideales del *internacionalismo proletario* y la *defensa de la mano de obra nacional*. Durante las entrevistas, los trabajadores peruanos son identificados como *sumisos*, frente a un colectivo que se auto-define como *combativo* y *rebelde*. De acuerdo con esta construcción de la alteridad asociada a la aceptación pasiva de condiciones de

---

<sup>7</sup> Esclavitudes en el Siglo XXI. Texto disponible en Zur. Pueblo de voces: <http://zur.org.uy/content/esclavitudes-en-el-siglo-xxi>

trabajo desfavorables y malos tratos, los trabajadores del mar peruanos aparecen como portadores *naturales* de las situaciones de vulnerabilidad o explotación laboral a las que están expuestos, desdibujando así los procesos sociales y económicos subyacentes a la presencia de estos trabajadores migrantes en el puerto de Montevideo (Lepratti, 2013a).

Por otra parte, si bien de acuerdo con la Ley de Migración (Ley18.250)<sup>8</sup> se reconoce la igualdad de derechos de los migrantes con los nacionales, los reclamos de los trabajadores del mar peruanos parecen no tener validez para algunos sectores empresariales locales, pues atentan contra los intereses de la economía nacional al generar molestias entre los inversores extranjeros. Además, el énfasis en la calidad de extranjeros de los denunciantes por sobre su condición de trabajadores determinan que estas situaciones de explotación laboral no sean problematizadas como tales (Lepratti, 2013b).

Las fronteras del Estado-Nación, limitan los derechos de estos navegantes del espacio internacional y definen jerarquías en cuanto a su acceso y ejercicio. Por eso consideramos que evidenciar el carácter global del contexto de inserción laboral de estos trabajadores migrantes, es fundamental para deconstruir las barreras y prejuicios que coadyuvan a la vulnerabilización de sus derechos.

### **Fronteras líquidas**

Aunque en la industria marítima ciertas disposiciones de carácter coercitivo se extendieron más allá de la consolidación de derechos laborales para otras ramas de actividad, a partir de la segunda mitad del siglo XX el trabajo pesquero se encuentra regulado en gran cantidad de países. Sin embargo, tras la consolidación de la legislación laboral dentro de los límites nacionales, la internacionalización de las tripulaciones ha implicado una notable reducción de los derechos laborales.

Para algunos autores este hecho representa una contradicción (Fink, 2011; Rodríguez-Martos, 1996). Para nosotros forma parte de la lógica de acumulación del capitalismo globalizado. Los circuitos de oferta y demanda de trabajadores desterritorializados se encuentran entrelazados a otras dinámicas de la economía global: la

---

<sup>8</sup>Texto disponible en: <http://www0.parlamento.gub.uy/leyes/ AccesoTextoLey.asp?Ley=18250&Anchor=>

privatización de los servicios portuarios, creación de zonas francas, intensificación contactos transnacionales entre agencias marítimas, empresas pesqueras, etc.

Es sumamente significativo ver en el puerto de Montevideo (Uruguay) trabajadores de diferentes nacionalidades (peruanos, indonesios, ghaneses), embarcados en buques de banderas diferentes a las de su nacionalidad (españolas, coreanas). La interrelación entre las economías del mundo se condensa en esa imagen. Las estrategias para diferenciar entre los salarios y los derechos de los trabajadores también.

---

## Bibliografía

ACHA, Hugo. 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>. Acceso: 20/10/2012.

BAUMAN, Zygmunt. 2001. *La globalización. Consecuencias humanas*. México DF. FCE

BOTTEMANNE, J.C. 1972. *Economía de la pesca*. México. FCE

DE LOS CAMPOS, Hugo; PAULO, Laura y PELUFFO, Pablo. 2001. *La población migrante en Montevideo, procedente de cinco países latinoamericanos. Bolivianos, Colombianos, Cubanos, Ecuatorianos y Peruanos. 1998-2001*. Montevideo. Universidad de la República. Facultad de Ciencias Sociales. Departamento de Trabajo Social.

DICONCA, Beatriz. 2012. *Caracterización de las nuevas corrientes migratorias en Uruguay. Inmigrantes y retornados: acceso a derechos económicos, sociales y culturales*. Montevideo. Ministerio de Desarrollo Social (MIDES).

FERNANDEZ, José. 1999. "Los estudios de Antropología de la Pesca en España: Nuevos problemas, nuevas tendencias". En: *Etnográfica*. Vol III. N° 2. Pp: 333-359. Disponible en: [http://ceas.iscte.pt/etnografica/docs/vol\\_03/N2/Vol\\_iii\\_N2\\_333-360.pdf](http://ceas.iscte.pt/etnografica/docs/vol_03/N2/Vol_iii_N2_333-360.pdf). Acceso: 27/03/2013

FINK, Leon. 2011. *Sweatshops at sea. Merchant seamen in the World's First Globalized Industry, form 1812 to the Present*. University of North Carolina Press.

GOFFMAN, Erving. 2001. *Internados. Ensayos sobre la situación social de los enfermos mentales*. Buenos Aires. Amorrortu.

INSTITUTO CUESTA DUARTE, 2008. *Informe Sectorial. El Sector Portuario en Uruguay*. PIT-CNT. Montevideo. Disponible en:

[http://www.cuestaduarde.org.uy/portal/index.php?option=com\\_docman&task=cat\\_view&gid=84&Itemid=69&mosmsg=Est%E1+intentando+acceder+desde+un+dominio+no+autorizado.+%28www.google.com.ar%29](http://www.cuestaduarde.org.uy/portal/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=84&Itemid=69&mosmsg=Est%E1+intentando+acceder+desde+un+dominio+no+autorizado.+%28www.google.com.ar%29). Acceso: 02/10/2012

ITF. International Transport Worker's Federation. 2013. <http://www.itfglobal.org/> Acceso: 08/09/2012

LEPRATTI, Patricia. 2013 (a). "El complejo caso de los compañeros peruanos. Entre el internacionalismo proletario y la defensa de la mano de obra nacional". Jornadas Académicas de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación 2013. Disponible en: <http://www.jornadas.fhuce.edu.uy/images/jornadas-2013/ponencias/GT10/GT10.pdf>

LEPRATTI, Patricia. 2013 (b). "Trabajadores del mar peruanos en Montevideo según la prensa uruguaya. Denunciados o denunciantes, pero siempre ante la ley". Ponencia presentada en: X Reunión Antropología del Mercosur. Córdoba. Argentina. <http://www.xram.com.ar/>

LINS RIBEIRO, Gustavo. 2006. *El capital de la esperanza. La experiencia de los trabajadores en la construcción de Brasilia*. Buenos Aires. Antropofagia

MARGULIS, Mario. 1999. "La racialización de las relaciones de clase". En Margulis, M y Urresti, M: *La segregación negada. Cultura y discriminación social*. Pp37-62. Editorial Biblos. Buenos Aires.

MENDY, Mariana; MIGLIARO, Alicia; ETCHEBEHERE, Cecilia. 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>. Acceso: 11/10/2012

NOVOA GARCÍA, Lepoldina. 1989. *Peculiaridades del trabajo pesquero*. Montevideo. FCU.

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](http://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/103/reports/WCMS_249719/lang-es/index.htm). Acceso: 12/10/2013

RODRIGUEZ-MARTOS, Ricard. 1996. *El Buque Mercante: Un análisis sociológico*. Universidad Politécnica de Catalunya. Disponible en: <http://es.scribd.com/doc/36146817/El-Buque-Mercante-Un-Analisis-Sociologico>. Acceso: 10/05/2013