



**FLACSO**  
**2022**

# **TRABAJADORES DEL MAR DEL SUDESTE ASIÁTICO EN EL ATLÁNTICO SUR. PROTECCIÓN SOCIAL Y DERECHOS EN MERCADOS LABORALES TRANSNACIONALES.**

**Patricia Lepratti**

CONICET / IDAES-UNSAM

**Eje temático 09:** Migraciones, Refugio Y Movilidad Humana.

V Congreso Latinoamericano y Caribeño de Ciencias Sociales. *“Democracia, justicia e igualdad”*

FLACSO URUGUAY. [www.flacso.edu.uy](http://www.flacso.edu.uy). Teléf.: 598 2481 745. Email: [secretaria@flacso.edu.uy](mailto:secretaria@flacso.edu.uy)



# FLACSO 2022

## Resumen

Desde hace poco más de una década, los estudios sobre Protección Social Transnacional (TSP por sus siglas en inglés) ofrecen un marco analítico, en principio, no centrado en el Estado-nación, con el propósito de mapear las formas de protección existentes para las personas en movimiento. También han introducido el concepto de "entorno de recursos" (resource environment) como una herramienta heurística para analizar las variaciones en su acceso. Desde una visión crítica de esta agenda de investigación, la siguiente presentación aborda el entorno de recursos para la protección social de los trabajadores del mar filipinos en los puertos de Buenos Aires y Montevideo. Específicamente, se describen y analizan las prácticas que con este objetivo llevan adelante el Consulado filipino, los sindicatos y la Iglesia católica en ambas ciudades, en el marco de una investigación etnográfica tendiente a la identificación de instituciones y actores sociales presentes a la hora de garantizar el reclamo y el ejercicio de derechos en mercados transnacionales de trabajo como la industria marítima.

**Palabras clave:** Derechos laborales - industria marítima - mercados laborales globales – protección social transnacional.



## Introducción

La agenda de investigación propuesta por los estudios de Protección Social Transnacional (TSP por sus siglas en inglés) ha sido desarrollada por autores como Thomas Faist (2005, 2013) y Peggy Levitt (2016, 2018, 2020) entre otros. La misma ofrece un marco analítico, en principio no centrado en el Estado-nación, para analizar las prácticas sociales transnacionales en torno a las formas de protección existentes para las personas en movimiento. También busca mapear las variaciones en el acceso a esta protección, con el objetivo hacer frente a los riesgos sociales en las esferas del cuidado, trabajo, salud y educación. Erica Dobbs y Peggy Levitt definen a la TSP “como las políticas, los programas, las personas, organizaciones e instituciones que proveen y protegen a los individuos en las áreas mencionadas más arriba de forma transnacional” (Dobbs y Levitt, 2018:4). También introducen el concepto de entorno de recursos (“resource environment”) como una herramienta heurística para analizar las variaciones en TSP a lo largo del tiempo y a través del espacio y los individuos. Este entorno de recursos incluye elementos formales e informales propuestos por los Estados, el mercado y las familias.

Desde una visión crítica de esta agenda de investigación, la siguiente presentación aborda el entorno de recursos para la protección social de los trabajadores del mar filipinos en Buenos Aires y Montevideo. Específicamente, se describen y analizan las prácticas que con este objetivo llevan adelante el Consulado filipino, los sindicatos y la Iglesia católica en ambas ciudades, en el marco de una investigación etnográfica tendiente a la identificación de instituciones y actores sociales presentes a la hora de garantizar el reclamo y el ejercicio de derechos en mercados transnacionales de trabajo como la industria marítima.



# FLACSO 2022

De acuerdo con el propósito de la presentación, en primer lugar, describo el carácter transnacional de la actividad marítima en el Atlántico Sur, para luego analizar el rol de los trabajadores filipinos en este mercado laboral y las políticas que el gobierno de Filipinas lleva adelante para la protección social de sus ciudadanos en el extranjero. En tercer lugar, expongo el papel de los sindicatos locales y de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) en la provisión de protección social a marinos de diversos orígenes nacionales. Finalmente, reseño los servicios ofrecidos por los centros del Apostolado del Mar de la Iglesia católica a los marinos en Argentina y Uruguay.

Los datos presentados se basan en un total de 38 entrevistas con marinos, sacerdotes, representantes sindicales y personal diplomático filipino realizadas entre los años 2017 y 2022, así como en observaciones de sus interacciones en las ciudades de Buenos Aires y Montevideo; y la revisión de la normativa internacional vigente, de informes de la ITF y del Apostolado del mar.

## **El Atlántico Sur como un espacio social transnacional**

Las ciudades portuarias en las que tiene lugar la investigación etnográfica fueron fundadas como puertos durante los tiempos de la colonia española (1536 y 1724 respectivamente) y han centralizado las rutas marítimas internacionales de Argentina y Uruguay durante más de dos siglos. No obstante, en el presente, varias actividades portuarias han sido relocalizadas en ambos países. Buenos Aires recibe únicamente cruceros, buques tanque y contenedores mientras que los barcos de pesca industrial operan en los puertos del sur, como Mar del Plata, Puerto Madryn, Rawson y Usuahia. La principal exportación de cereales y granos se realiza desde los puertos



# FLACSO 2022

del Complejo Portuario San Lorenzo, un conglomerado de terminales de embarques y muelles privados entre el km 435 y 459 del Río Paraná. Este conglomerado es parte del sistema de puertos de la Hidrovía Paraná - Paraguay que conecta el interior de América del Sur con el Océano Atlántico. Montevideo, por su parte, continúa siendo el principal puerto de Uruguay, aunque actualmente el puerto de Nueva Palmira centraliza el movimiento de cereales y granos como la terminal 0 (cero) de la mencionada hidrovía<sup>1</sup>. La organización del espacio y el lugar de los puertos en las prioridades del comercio internacional no es lo único que ha cambiado en las últimas décadas, sino también la composición de las tripulaciones y la forma de contratación de las mismas.

Aunque históricamente los buques que surcan aguas internacionales han trabajado con tripulaciones internacionales, hoy en día, la existencia de agencias marítimas alrededor del mundo facilita la contratación de dichas tripulaciones, compuestas por marinos dispuestos a trabajar por sueldos menores a los que demandaría un trabajador del país de origen 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)<sup>2</sup>, según las cuales los buques civiles pueden utilizar el pabellón de otro país mediante un sencillo trámite y el pago de una matrícula. 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. Esta fragmentación de los marcos jurídicos e institucionales de referencia nacional para la protección de derechos de los marinos ha determinado una vulneración extrema de los trabajadores de tripulaciones internacionales y dan lugar a situaciones de abuso y de maltrato atravesadas por los clivajes raza y nacionalidad.

De acuerdo con la ITF, al comienzo del siglo XXI había 1.2 millones de marinos mercantes. Entre ellos, casi el 40% son filipinos, constituyendo a



# FLACSO 2022

Filipinas en el segundo proveedor de mano de obra en el mercado global marítimo después de China (OIM, 2013). Estas cifras se enmarcan en las políticas de promoción del trabajo en el extranjero que, desde finales de los años 1970, viene promoviendo el gobierno de ese país como forma de sostener las reservas de divisas a través de la recepción de remesas<sup>3</sup>.

En este contexto de transnacionalización de los mercados y de las relaciones, ¿a qué institución reclama su salario y su derecho a ser repatriado un mariner filipino desembarcado en un puerto de Rosario si ha trabajado en un barco con bandera de Bahamas, pero que en realidad pertenece a una empresa de origen español? ¿A quién solicita asistencia sanitaria en caso de accidente o enfermedad si la compañía no lo ha asegurado? Y en el caso extremo, pero no extraordinario, de muerte a bordo ¿a qué jurisdicción corresponde investigar el hecho y responder ante los deudos? Conocer las normas, las redes de instituciones y las estrategias, que posibilitan el ejercicio de los derechos laborales en la industria marítimas representa, por tanto, un aporte relevante al conocimiento empírico sobre las experiencias laborales transnacionales y las posibilidades de enfrentar sus riesgos. Con este propósito, en el próximo apartado describo las políticas llevadas adelante por el gobierno filipino para la protección social de sus ciudadanos en el extranjero.

## Del Sudeste Asiático al Cono Sur

Desde su independencia de Estados Unidos en 1946, Filipinas ha registrado altos índices de emigración hacia una gran variedad de países, pero no fue hasta los años 1970 que esta exportación de fuerza de trabajo se institucionalizó como política de Estado. Desde sus inicios, esta política fue acompañada por el desarrollo de infraestructuras para la colocación, capacitación y asistencia de trabajadores fuera de Filipinas. De acuerdo con



# FLACSO 2022

el Banco Mundial los programas establecidos por este país constituyen uno de los sistemas más completos del mundo, que se extiende desde antes de la partida hasta su retorno y acompaña el proceso de reintegración (Gamlen 2008).

No obstante, existe una gran variedad de situaciones que escapan a estos programas. Desde 1980 han florecido las agencias de contratación y colocación privadas legales e ilegales de trabajadores filipinos en el extranjero, al tiempo que se registra un aumento de los delitos cometidos contra los migrantes<sup>4</sup>. En este contexto, y bajo la presión de organizaciones de la sociedad civil para la protección de los derechos de los trabajadores en el extranjero<sup>5</sup>, el gobierno filipino llevó adelante una profunda transformación de su política exterior. Con la promulgación del Acta de la República 8042 en 1995, se fortalecieron las funciones consultares para proveer servicios sociales, económicos y legales a los trabajadores filipinos fuera de fronteras (Brillantes, 2006).

En el Cono Sur, la Embajada de la República de Filipinas tiene su sede en Buenos Aires, pero su gestión no sólo abarca al territorio argentino, sino también al boliviano, el paraguayo y el uruguayo. En esta región residen cerca de 350 ciudadanos filipinos. En Argentina, el número es de unos 165 filipinos, mientras que en Uruguay residen siete personas de ese origen nacional. En Montevideo existe un consulado honorario, que hasta el 2021 era asignado a ciudadanos uruguayos. Desde ese año, el rol es desempeñado por una ciudadana filipina residente en Uruguay desde 2005.

Tanto en Argentina como en Uruguay (así como en el resto del mundo), los consulados no solo responden a las necesidades de los filipinos residentes, sino también a las de aquellos que están en tránsito, como es el caso de los trabajadores marítimos. Desde el inicio de la investigación sobre el entorno de recursos para la protección social de los trabajadores del mar filipinos en Buenos Aires y Montevideo, el cuerpo diplomático en ambas ciudades



# FLACSO 2022

ha provisto servicios sociales, económicos y legales a trabajadores del mar en situaciones que, incluso, han recibido una importante repercusión mediática. Por ejemplo, el acompañamiento legal al capitán filipino del barco de bandera panameña "American Bulker" por la muerte de dos trabajadores del puerto de Montevideo a causa de la inhalación de productos tóxicos en la bodega del buque en noviembre 2018<sup>6</sup>; y al tripulante filipino detenido por doble homicidio a bordo de un buque con bandera de Hong Kong en el puerto de Buenos Aires y los debates en torno a la jurisprudencia del caso entre los años 2012 y 2020<sup>7</sup>. También facilitaron los medios económicos para la repatriación de trabajadores del mar en ambos países ante el cierre de fronteras por Covid-19 en 2020, como en el renombrado caso del crucero Greg Mortimer varado en las costas montevidéanas durante casi tres meses<sup>8</sup>.

En los casos de necesidad de repatriación, la diplomacia filipina es contactada por las agencias marítimas o los propios trabajadores (a través de sus redes sociales), así como por los sindicatos locales, como tales, o como parte de la International Transport Federation (ITF), una Federación Internacional de Sindicatos del Transporte (marítimo, terrestre y aéreo), actualmente conformado por unos 700 sindicatos de 150 países. En los siguientes párrafos expongo el papel de dichas organizaciones en la provisión de protección social a marinos de diversos orígenes nacionales.

## **La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y los sindicatos locales**

La ITF fue fundada en Londres en 1896. Después de más de un siglo de actividad, se ha convertido en un actor de influencia frente a las cámaras internacionales de empleadores y ha participado representando a los



# FLACSO 2022

trabajadores en la OIT (Lewis, 2003, Lillie, 2008). En Argentina, siete sindicatos marítimos y cinco centros profesionales (oficiales, capitanes, maquinistas) son parte de la organización; mientras que, en Uruguay, están afiliados un centro de capitanes y oficiales y un sindicato del transporte (Unión de Trabajadores del Transporte - UTT).

Desde la segunda mitad del siglo XX, la ITF ha desarrollado una red de inspectores alrededor del mundo para la supervisión de las condiciones de trabajo en los buques mercantes con Bandera de Conveniencia, que en la actualidad cuenta con alrededor de 130 inspectores. Uno de estos inspectores es responsable de supervisar los buques con BDC en el complejo portuario rosarino. Además de las inspecciones de rutina que allí realiza, debe atender las denuncias de problemas a bordo en todo el territorio argentino. Las llamadas pueden venir de los propios marinos<sup>9</sup>, de oficiales de prefectura o de trabajadores portuarios. De acuerdo con el inspector entrevistado, en caso de encontrar incumplimientos, negocian una solución directamente con la empresa o en coordinación con los inspectores del Ministerio de Trabajo Empleo y Seguridad Social (MTEySS) del Estado argentino. Además de las repatriaciones, los casos más frecuentes atendidos por los inspectores de la ITF en el Sur del océano Atlántico, así como en el resto del mundo, son demoras en el pago de varios meses de salario, la necesidad de cuidados hospitalarios y situaciones de trabajo esclavo, especialmente en buques pesqueros con BDC.

En Uruguay no hay inspectores de ITF designados. Sin embargo, desde abril 2019, la UTT es uno de los denominados “Contacto ITF” como parte de la “ITF Latin American Network of Contacts”<sup>10</sup>. También existe otro sindicato uruguayo que es frecuentemente contactado por marinos extranjeros en caso de problemas con sus empleadores, pero este no está afiliado a dicha federación: es el caso del Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines – SUNTMA.



# FLACSO 2022

Aunque la ITF fue fundada en contexto del cuarto congreso de la Segunda Internacional de Trabajadores, a partir del fin de la Segunda Guerra Mundial, la Federación ha hecho clara su posición anti comunista (Lewis, 2003). Por esta razón ser parte de la ITF no ha sido una opción para los miembros del SUNTMA, por lo menos hasta el momento. Del mismo modo, la simpatía entre los líderes del SUNMTA y la UTT es bastante limitada. Sin embargo, la unidad internacional de los trabajadores es proclamada por los estatutos del SUNTMA y son contactados a menudo por pescadores extranjeros desembarcados en Montevideo.

Durante la última década, Montevideo ha sido denunciado como “puerto pirata” por varias organizaciones internacionales como Green Peace y la propia ITF, por recibir buques pesqueros acusados de practicar pesca ilegal, frecuentemente acompañada por condiciones laborales consideradas esclavistas. Aún más, desde 2018, 17 tripulantes han sido desembarcados muertos en Montevideo. Ocho de ellos provenían de Indonesia, cuatro de China, dos de Perú y uno de Taiwan<sup>11</sup>. Aunque la pesca en altamar es considerada una de los trabajos más peligrosos en el mundo, muchas veces estas muertes responden a negligencias o abusos contra los trabajadores.

Sin embargo, recibir asistencia legal de un sindicato, algunas veces no es una opción para los marinos, especialmente en la pesca industrial. La existencia de listas negras ha sido señalada por varios marinos entrevistados, abogados y otros autores (Rodríguez-Martos, 1996, Lillie, 2006). Estas listas que circulan entre ciertos armadores y agencias marítimas, limitan el acceso al trabajo a aquellos que han iniciado procesos legales o se han unido a un sindicato. De acuerdo con abogados entrevistados, muchos trabajadores aceptan un acuerdo por menor dinero o abandonan el juicio, por temor a no volver embarcar.

La resolución de estos procesos, así como la coordinación de la repatriación de los miembros de tripulaciones que son abandonados, requiere varios



# FLACSO 2022

meses, durante los cuales debe resolverse el alojamiento de los marinos. En varios puertos del mundo, la ITF trabaja junto al Apostolado del Mar, una organización de la Iglesia católica, para resolver este problema. Más aún, el Apostolado frecuentemente recibe donaciones de la ITF para el mantenimiento de sus hogares de marinos. A nivel de sus líderes, la ITF y el Vaticano tienen una relación cercana, que en los puertos del Atlántico sur adquiere ciertos matices particulares.

En Uruguay, ni la UTT ni el SUNTMA trabajan en conjunto con el Apostolado, dado que el secularismo atraviesa al movimiento obrero local en su totalidad. La Iglesia católica y los sindicatos tienen una relación más cercana en Argentina. Sin embargo, otras circunstancias también determinan un rol específico del Apostolado en Buenos Aires. En los próximos párrafos describiré los servicios provistos por el actor religioso de este entorno de recursos para los trabajadores del mar transnacional en el Atlántico Sur.

## **El Apostolado del Mar. Un servicio transnacional para las almas transnacionales**

El Apostolado del Mar fue fundado en 1920 en Glasgow (Escocia) y en la actualidad cuenta con 274 centros también conocidos como “Stella Maris” en 59 países. Estos centros proveen, especialmente, un lugar para el descanso y la recreación con conexión a internet donde los trabajadores marítimos se pueden comunicar con sus familias y reciben acompañamiento religioso. También es parte de la acción del Apostolado la visita a los puertos y a las naves que allí arriban, hablar con la tripulación, realizar servicios religiosos (solo cuando son requerido por los trabajadores) y reportar situaciones de abuso o no cumplimiento con las regulaciones de seguridad a instituciones como la ITF. En Argentina, el



# FLACSO 2022

único centro del Apostolado del Mar está localizado en Buenos Aires y en Uruguay también hay un único centro en Montevideo. En los próximos párrafos resumo brevemente la protección social ofrecida por estos centros en el sur del océano Atlántico.

En Buenos Aires, el Hogar del Marino (Sailor's Home) fue construido por la Iglesia anglicana en 1902 como una Victoria Sailor's Home, para recibir a marinos británicos. La construcción cuenta con seis dormitorios con cuatro camas cada una, espacios para la recreación y eventos sociales (salones de baile y juego), una biblioteca y una capilla. En aquellos tiempos, el Hogar representaba la estrecha relación económica, política y cultural entre Argentina y el Reino Unido a comienzos del siglo XX. Después de la Segunda Guerra Mundial, las hostilidades entre el gobierno británico y el presidente Juan Domingo Perón – a la cabeza del proceso de nacionalización de las compañías británicas en el territorio argentino – tuvo como corolario el pasaje de la administración del hogar de la Iglesia anglicana a las autoridades de la iglesia católica. Específicamente a la orden de los Padres Scalabrinianos, una orden especialmente dedicada a la movilidad humana. Así como la administración por parte de la Iglesia anglicana daba cuenta de las estrechas relaciones entre los gobiernos de Argentina y Gran Bretaña, la administración por parte de la Iglesia católica está marcada por las afinidades entre ésta y el peronismo, en aquellos años. La construcción de un nacionalismo católico, autoritario, anti semita y anticomunista a través de la unión Estado-Iglesia, ha sido ampliamente analizado por la historiografía argentina (Cucchetti, 2003, 2010, Donatello, 2010, Mallimaci, 2015, Zanatta, 1999).

Actualmente, el Hogar del Marino provee alojamiento a los marinos argentinos que arriban a la capital desde diferentes partes del país a tomar cursos, renovar contratos de trabajo, o buscar nuevos contratos. No se realizan visitas al puerto, ni actividades a bordo de los buques dado que la privatización y sectorización de la terminal portuaria, han hecho de la



# FLACSO 2022

posibilidad de visitar los barcos, algo extremadamente difícil<sup>12</sup>. Por otra parte, la corta estadía de las naves en los puertos, facilitada por las nuevas tecnologías para la carga y la descarga, determina que los marinos extranjeros no requieran alojamiento de forma regular. Sin embargo, como centro del Apostolado del Mar, el Hogar del Marino de Buenos Aires es receptor de las llamadas realizadas desde el servicio Seafarerhelp line, una línea de ayuda a marinos multilingüe y disponible las 24 horas del día, durante los 365 días del año (<https://seafarerhelp.org/>)<sup>13</sup> y su responsable debe acudir en caso de que se lo requiera, como parte de la infraestructura internacional del Vaticano para la protección y el bienestar de los trabajadores marítimos.

Por otro lado, los objetivos del Apostolado no son solo la protección o el acompañamiento en caso de abandono, enfermedad o accidente, sino también y, sobre todo, la provisión de orientación moral a los marinos. Aunque las ceremonias religiosas dentro del Hogar han cesado debido al hecho de que muchos trabajadores que allí descansan no son católicos, de acuerdo con el sacerdote responsable, la misión del Apostolado es ofrecer un lugar de descanso para los marinos, opuesto a otros lugares “peligrosos” como bares o prostíbulos (Lepratti, 2019). Como el actual director mencionó en unas de las entrevistas: “Es una garantía para las familias”, dando cuenta de la actitud tutelar y moralizante del Apostolado en concordancia con sus objetivos fundacionales a comienzos del siglo XX.

La educación para la construcción de un “trabajador decente” también es mencionada por B. Gray y P. Levitt (2020) en su análisis sobre la TSP católica para migrantes filipinos. De hecho, en relación con el importante número de marinos filipinos empleados en la industria marítima, el anterior director del Hogar del Marino en Buenos Aires, organizó diferentes eventos como, por ejemplo, la “Primera actividad conjunta de la Embajada de Filipinas en Argentina, el Apostolado del Mar en Buenos Aires y la ITF a favor de los marinos filipinos que pasan por el Puerto de San Lorenzo,



# FLACSO 2022

Provincia de Santa Fe” en 2006. Del mismo modo, los servicios, la decoración y el libro de visitas del centro Stella Maris en Montevideo muestra la relevancia de los trabajadores de esta nación del sudeste asiático para el Apostolado del Mar en la actualidad.

En Uruguay, la pastoral del mar surgió en Uruguay en 1940 bajo la dirección de los padres Scalabrinianos, pero ha tenido una actividad intermitente. Durante el tiempo de investigación, fue reiniciado en 2016 bajo la dirección del padre Jesús González (nacido en México), pero tras su partida en 2017 las actividades fueron suspendidas durante varios meses y luego fueron retomadas por el padre Tamar Frandi (nacido en Haití). Ambos sacerdotes visitaron y visitan el puerto regularmente. De acuerdo con su reporte anual, durante 2019 el padre Tamar Frandi visitó 439 naves, contactando a 3791 trabajadores y ofreciendo 20 servicios religiosos (como misas). El centro Stella Maris, por su parte, recibió a 849 trabajadores. Aunque el edificio cuenta con dormitorios que originalmente fueron construidos para albergar marinos, debido a los cambios mencionados en el tiempo de estadía en puerto de los buques, las habitaciones son utilizadas actualmente para albergar migrantes.

En el centro Stella Maris de Montevideo los marinos pueden encontrar Internet gratuito, algunos espacios de recreación como un bar con bebidas y souvenirs de la ciudad. También aquí se ofrece la opción de un espacio “decente” para la recreación y el encuentro desde donde los marinos pueden contactar a sus familias y encontrarse en un espacio con su fe religiosa. En cualquier caso, como ha sido señalado por varios trabajadores en varias entrevistas, el uso de los servicios ofrecidos por los centros Stella Maris y su profunda fe religiosa no les impide visitar otros lugares “lujuriosos”, sino que se trata de una opción, fundamentalmente utilizada por los marinos filipinos.



# FLACSO 2022

Con casi 100 millones de cristianos en una población de 108 millones de habitantes, Filipinas es el tercer país con más católicos a nivel mundial (después de Brasil y México) (Levitt y Grey, 2020). No es extraño entonces, que Iglesia católica de ese país tenga un rol muy activo en la protección de los migrantes y sus familias, como también en el control de los comportamientos de los trabajadores fuera de fronteras. De esta manera, participa de la gobernanza y capacitación de las políticas de exportación de trabajadores por parte del gobierno filipino, aun cuando se presenta con una visión crítica de las mismas (Bautista, 2015).

En síntesis, en la provisión de protección social transnacional para los trabajadores del mar filipinos en Buenos Aires y Montevideo, existen complejas relaciones entre los actores estatales y no estatales. Por otro lado, las relaciones entre los proveedores no se encuentran estructuradas, por el contrario, son muy informales y dependen tanto de factores institucionales como personales. A modo de conclusiones, a partir de los datos presentados, en el último apartado reviso de manera crítica algunas de las premisas de la agenda de investigación propuesta desde los estudios sobre Protección Social Transnacional (TSP)

## Conclusiones

En las páginas precedentes, he descrito los riesgos que enfrentan los trabajadores filipinos que realizan sus tareas cruzando fronteras de manera cotidiana, y los recursos que pueden encontrar en sus ambientes laborales para enfrentarlos. Usando la TSP como marco analítico he revisado la protección proveída por tres tipos de fuentes y actores: Estados, sindicatos e Iglesia católica en Buenos Aires y Montevideo.

Los datos presentados muestran un entorno de recursos para la TSP en permanente contingencia. El acceso a la protección social para marinos



# FLACSO 2022

filipinos depende de la posibilidad de hacer contacto con proveedores que se encuentran en tierra y el acceso a tierra se ve permanentemente amenazado. Por otro lado, las relaciones entre los proveedores no se encuentran estructuradas, por el contrario, son muy informales y dependen tanto de factores institucionales como personales. Por lo tanto, de acuerdo con Faist (2013), parece más acertado pensar los regímenes de PST como ensamblajes, más que como programas o políticas.

El concepto de ensamblaje en términos de Deleuze y Guattari (2010), nos refiere siempre a la idea de una combinación particular de prácticas técnicas y administrativas. Como un ensamblaje, la TSP para trabajadores del mar filipinos en el sur del Atlántico muestra una combinación particular de actores y prácticas que lo diferencia de trabajos anteriores sobre TSP y entorno de recursos. En primer lugar, considerando la TSP como un régimen que provee y protege a personas en movimiento en un contexto de globalización neoliberal, frecuentemente es presentado en oposición al tradicional régimen de seguridad social que localiza la responsabilidad de proveer protección social y asegurar la reproducción de la sociedad en el Estado. En este sentido, los entornos de recursos son usualmente abordados de la observación de espacios liberados por el Estado. Entonces, las preguntas estarán relacionadas a la relación entre el Estado y otros proveedores de PST. En los casos descritos, el Estado no es el actor más relevante ni el más antiguo para la provisión de TSP. Además, los riesgos a los que los trabajadores marítimos transnacionales están expuestos no están directamente relacionados a la reducción del Estado nacional, sino con la fragmentación de su lugar de trabajo en una multitud de jurisdicciones nacionales.

En este sentido, esta presentación introduce el análisis de las prácticas de un actor escasamente analizado en los estudios sobre TSP hasta el momento: los sindicatos y sus organizaciones internacionales. Al mismo tiempo, se adentra en el estudio de la TSP provista por la Iglesia católica



# FLACSO 2022

en un nivel global a través de su histórica infraestructura. También describe las complejas relaciones entre actores no estatales como la Iglesia católica y sindicatos, profundamente involucrados en dar forma a la TSP y la gobernanza del trabajo a nivel transnacional, junto con los Estados. En cualquier caso, la provisión de protección social para trabajadores individuales está siempre asegurada por un colectivo. Por lo tanto, el acceso a la TSP depende del conocimiento de la existencia de estos colectivos o la participación en ellos.

En este sentido, las páginas precedentes ofrecen una visión limitada de la PST para marinos, desde el momento que únicamente observa el entorno de recursos en los espacios y los colectivos envueltos en su vida laboral. El cuidado de niños y mayores, la educación y otros aspectos de la vida social cubiertos en sus lugares de origen, especialmente por parte de las familias, no están expuestos. De acuerdo con este tipo de cuestiones, los estudios en TSP pueden proveernos de una actitud crítica de los ensamblajes para la protección social en un mundo en el cual, como los estudios transnacionales han demostrado, la reproducción de la vida de millones de personas, se realiza cruzando fronteras y jurisdicciones nacionales.

## Referencias bibliográficas

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>

BRILLANTES, J. 2006. “Políticas y mecanismos filipinos en torno a la migración y el empleo en el extranjero”. *Red Internacional de Migración de Desarrollo*. Acceso:



# FLACSO 2022

[http://rimd.reduaz.mx/coleccion\\_desarrollo\\_migracion/relaciones-estado1/RelacionesEstado1\\_2politicas.pdf](http://rimd.reduaz.mx/coleccion_desarrollo_migracion/relaciones-estado1/RelacionesEstado1_2politicas.pdf)

DOBBS, E., LEVITT, P., PARELLA, S., & PETROFF, A. (2018): "Social welfare grey zones: how and why subnational actors provide when nations do not?", *Journal of Ethnic and Migration Studies*, DOI: 10.1080/1369183X.2018.1432343

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.

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.

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.

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>

GREY, B. and LEVITT, P. (2020): "Social welfare versus transnational social protection regimes: the changing roles of church and state", *Journal of Ethnic and Migration Studies*, DOI: 10.1080/1369183X.2020.1733946

LEPRATTI, P. 2019. "El Hogar del Marino en Buenos Aires. ¿Un espacio para la sociabilidad trasnacional masculina?" In: IX Congreso Iberoamericano de Estudios de Género. Universidad de Mar del Plata. Argentina.



# FLACSO 2022

<https://fh.mdp.edu.ar/encuentros/index.php/historiadelasmujeres/index/pages/view/mesa35>

LEVITT, P., J. VITERNA, A. MUELLER y C. LLOYD (2016): “Transnational social protection: setting the agenda”, Oxford Development Studies, 45, pp. 2–19.

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. Acceso: <http://wrap.warwick.ac.uk/3700/>

LILLIE, N. (2008) “The ILO Maritime Labour Convention, 2006. A new paradigm for global labour rights implementation”. In: Cross border social dialogue and agreements: An emerging global industrial relations framework? OIT. Ginebra.

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.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL PARA LAS MIGRACIONES (OIM), 2013 Country Migration Report. The Philippines 2013. OIM. Acceso: [https://www.iom.int/sites/g/files/tmzbd1486/files/migrated\\_files/Country/docs/CMReport-Philippines-2013.pdf](https://www.iom.int/sites/g/files/tmzbd1486/files/migrated_files/Country/docs/CMReport-Philippines-2013.pdf)

RODRIGUEZ-MARTOS, R. 1996. El Buque Mercante: Un análisis sociológico. Universidad Politécnica de Catalunya. Barcelona

---

<sup>1</sup> La Hidrovía Paraná - Paraguay es un sistema hídrico que comprende los ríos que la conforman entre Puerto Cáceres en Bolivia y puerto Nueva Palmira en Uruguay. El sistema fluvial permite a los países de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay ocupar sus aguas navegables para el transporte naviero y acceder al océano Atlántico. La Hidrovía Paraguay-Paraná se sustenta bajo el principio de libre navegación de los ríos que conforman la Cuenca del Plata y se basa en el Tratado de Brasilia de



1969 (Tratado de la Cuenca del Plata) y los principios del Tratado de Montevideo del año 1980 (Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná - Paraguay). Fuentes: mercosureconomic.com y <http://hidrovia.org/>

<sup>2</sup> Algunas BDC de uso corriente son: Belice, Bermudas, Bolivia, Panamá, Sierra Leona, entre otros (Acha, 2008)

<sup>3</sup> Estas pasaron de U\$S 103 millones en 1975 a U\$S 16,4 mil millones en 2008.

<sup>4</sup> Por ejemplo, la muerte en Japón de Maricris Sioson en 1991, la condena y ejecución en 1995 de Flor Contemplación en Singapur y de Sarah Balabagan ese mismo año en los Emiratos Árabes Unidos. Los tres casos fueron acompañados de fuertes tensiones diplomáticas entre el gobierno filipino y aquellos de los países receptores y de campañas internacionales de condena al trato recibido por las empleadas domésticas en los países del Golfo Pérsico. Los tres casos fueron llevados al cine por realizadores filipinos dando cuenta del tremendo impacto que estos casos tuvieron en la opinión pública filipina. La historia de Maricris Sioson - Japayuki" (de Joey Romero 1993), "la historia de Flor Contemplación" (de Joel Lamangan 1995) y "The Sarah Balabagan story" (por Joel Lamangan 1997)

<sup>5</sup> Aproximadamente 41 ONG trabajan en Filipinas por la causa de los migrantes filipinos (SMC 1997), y algunas de ellas crean redes con otros grupos para diseñar e implementar de manera efectiva programas y actividades dirigidas a los migrantes. 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.

<sup>6</sup> Ver: El País (14/11/2018) <https://www.elpais.com.uy/informacion/policiales/toxico-desconocido-mato-estibadores-portuarios.html>

<sup>7</sup> Ver: Fiscales.gob.ar (7/11/2019): <https://www.fiscales.gob.ar/fiscalias/comenzo-el-juicio-a-un-ciudadano-filipino-por-un-doble-homicidio-en-altamar/>

<sup>8</sup> Ver Teledoce.com (18/04/2020): <https://www.teledoce.com/telemundo/nacionales/el-hombre-de-48-anos-que-fallecio-por-covid-19-y-que-era-tripulante-del-greg-mortimer-no-tenia-patologias-previas/>

<sup>9</sup> Mientras están a bordo, los marinos pueden acceder a la página web de la ITF en ocho idiomas y encontrar allí al inspector o el sindicato de contacto más cercano. También tienen la posibilidad de enviar un mensaje telefónico o de WhatsApp a la ITF helpline.

<sup>10</sup> Representantes de la UTT visitan semanalmente el Puerto desde 2010 para tener contacto regular con tripulaciones de buques con BDC que arriban a Montevideo.

<sup>11</sup> <http://oceanosanos.org/>

<sup>12</sup> En 1992, el Puerto de Buenos Aires fue dividido en seis terminales operadas por diferentes consorcios privados (Domínguez Roca, 2015).

<sup>13</sup> Un servicio ofrecido por la International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN), de la que el Apostolado es miembro fundador.