

PATRICIA LEPRATTI SOUZA

Fronteras líquidas

Trabajadores del mar peruanos en Montevideo.
Contextos, sujetos y trayectorias
de la inmigración en el Uruguay del siglo XXI



FRONTERAS LÍQUIDAS

*Trabajadores del mar peruanos en Montevideo.
Contextos, sujetos y trayectorias de la
inmigración en el Uruguay del siglo XXI*

FRONTERAS LÍQUIDAS

*Trabajadores del mar peruanos en Montevideo.
Contextos, sujetos y trayectorias de la
inmigración en el Uruguay del siglo XXI*

Patricia Lepratti Souza

*Tesis para la defensa del título de
Maestría en Ciencias Humanas.
Opción Estudios Latinoamericanos*

Tutoras: Pilar Uriarte y Ana Mallimaci

Colección Tesis
de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación,
Universidad de la República

Edición al cuidado de la
Unidad de Medios Técnicos, Ediciones y Comunicación,
FHCE, Universidad de la República,
en colaboración con la Tecnicatura Universitaria en Corrección de Estilo, FHCE,
Universidad de la República

© Patricia Lepratti Souza, 2015
© Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad de la República, 2018

Uruguay 1695
11200, Montevideo, Uruguay
(+598) 2 409 1104-06
<www.fhuce.edu.uy>

ISBN: 978-9974-0-1566-1

CONTENIDO

GLOSARIO	11
INTRODUCCIÓN	13
El tema de la investigación	13
Los primeros encuentros con migrantes peruanos en Montevideo.....	15
La necesidad de estudios sobre migraciones recientes en Uruguay.....	16
Los objetivos de esta investigación.....	17
CAPÍTULO I. SOBRE LA INVESTIGACIÓN: PERSPECTIVA Y METODOLOGÍA	19
Introducción.....	19
Sobre la perspectiva.....	19
CAPÍTULO II. ALGUNAS PRECISIONES SOBRE EL TRABAJO EN LA PESCA INDUSTRIAL.....	33
CAPÍTULO III. ENTRE DOS NACIONES LATINOAMERICANAS	47
CAPÍTULO IV. CONVERTIRSE EN UN TRABAJADOR DEL MAR PERUANO EN MONTEVIDEO. MOTIVOS Y ESTRATEGIAS.....	67
El proyecto individual que también es colectivo	73
Pongamos que hablo de hombres.....	74
Los hombres sin familia.....	77
Estrategias de inserción laboral. El primer embarque	79
Síntesis del capítulo	81
CAPÍTULO V. EL CRUCE DE FRONTERAS COMO FORMA DE VIDA.....	83
Introducción.....	83
Contratos líquidos	83
Viajeros permanentes.....	86
Las razones de una vida circular.....	90
La organización transnacional de la vida familiar.....	92
Las fronteras que despojan	94
¿Inmigrantes, transmigrantes o trabajadores migrantes?.....	96
Síntesis del capítulo	97
CAPÍTULO VI. DESEMBARCANDO EN URUGUAY	99
Introducción.....	99
Los derechos laborales de los trabajadores migrantes en Uruguay.....	99
Los oportunistas que atentan contra la economía nacional.....	101
Las demandas, el miedo y la continuidad laboral	104
El desgaste del (cuerpo) trabajador.....	106
Embarcarse en Uruguay.....	108
¿Dónde trabaja? ¿Dónde vive? ¿Usted quién es?	109
«Hay que respetar ciertos códigos. . .»	111
Síntesis del capítulo	112
CAPÍTULO VII. EL COMPLEJO CASO DE LOS COMPAÑEROS PERUANOS. ENTRE EL INTERNACIONALISMO PROLETARIO Y LA DEFENSA DE LA MANO DE OBRA NACIONAL	113
Introducción.....	113
Los sindicatos nacionales.....	113
El movimiento sindical uruguayo	114
El Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines.....	115
De ilegales a compañeros peruanos	118
Embarcando en el Mántaras.....	122
«Más papistas que el papa».....	125
Una acción nacional	127
Síntesis del capítulo	129

CONCLUSIONES.....	131
Contextos y sujetos de la inmigración en el Uruguay del siglo XXI.....	131
BIBLIOGRAFÍA	135
Fuentes bibliográficas.....	135
Fuentes hemerográficas.....	140

AGRADECIMIENTOS

Paradójicamente, esta tesis, que trata sobre la migración de hombres peruanos hacia Montevideo con el fin de conseguir un trabajo junto a otros hombres en buques de pesca industrial, fue redactada en un contexto significativamente femenino. El largo proceso de redacción coincidió con el nacimiento de la tercera hija de Ana Mallimaci, el de las dos hijas de Pilar Uriarte y el de mi hija Catalina. Las cuatro niñas participaron en algún momento de lecturas, de reuniones o de charlas en las que se intercalaban temas como la migración, el puerperio, la discriminación y el destete. Agradezco infinitamente a ambas tutoras por guiarme en la elaboración de esta tesis, comprender los largos intervalos entre el envío de capítulos para su revisión y, sobre todo, por aceptar acompañarme en este proceso en momentos tan intensos de sus vidas.

Agradezco también a los responsables académicos de la Maestría en Estudios Latinoamericanos de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (FHCE): Susana Dominzain y Yamandú Acosta, por su siempre amena disposición y apertura a las más variadas consultas y pedidos. Es que la vida pasa mientras redactamos tesis y cursamos maestrías, y los diversos cambios ocurridos en mi vida personal durante estos últimos años fueron siempre contemplados por ambos docentes. Gracias a ellos, a la gestión de los funcionarios de la Unidad de Posgrados de la FHCE y a mis compañeros, por su comprensión.

Además quiero agradecer al Núcleo de Estudios Migratorios y Movimientos de Población (Nemmpo) en cuyas actividades (mesas redondas, debates, etc.) tuve oportunidad de presentar los avances, recibir comentarios e ideas para continuar indagando durante el proceso de investigación.

No puede faltar en estos párrafos mi agradecimiento a todos los trabajadores del mar peruanos y uruguayos que aceptaron ser preguntados y observados. Pero debo agradecer fundamentalmente a Walter Marín y a Ismael, quienes marcaron el camino de la investigación con sus aportes y han sido, por lo tanto, coautores de este trabajo.

También quiero agradecer al cónsul de Perú Oscar Roca, a la Dra. Andrea Bottini, a Juana Ramírez, a Susan Aguirre y a Carlos Valderrama, quien tiene siempre abierta su casa a estudiantes, periodistas, investigadores sociales y preguntones de toda índole.

A Adriana y a mis suegros, Liliana y Jorge, por las horas de juego compartidas con Catalina mientras iba dando forma a la redacción final de la tesis. A mis padres, Carmen y Daniel, y a mis hermanos, Pablo, Leticia y Jimena, junto a quienes desarrollé mi gusto por la discusión y el análisis de los más diversos temas en sobremesas, mateadas y asados.

Y por último... a Paulo y a Catalina por inspirarme día a día.

GLOSARIO

Armador:	Dueño del buque. Puede ser una persona física o una empresa.
Arte de pesca:	Técnica y medios que se utilizan para la captura.
Caladero:	Sitio apropiado para lanzar las redes de pesca. Es decir, donde existen condiciones para una pesca exitosa.
Campaña o marea:	Período en el que el buque se encuentra en altamar realizando tareas de captura.
Marea:	Período del tiempo en el que el buque se encuentra en altamar realizando tareas de captura.
Patrón de pesca:	Capitán en buques de pesca de fresco.
Patrón de tierra:	Persona a cargo de las tareas necesarias para la partida del buque (reclutamiento del personal, gestión de trámites, compra de materiales, etcétera).

INTRODUCCIÓN

EL TEMA DE LA INVESTIGACIÓN

A mediados del año 2012 decidí que para mi tesis de maestría iba a investigar sobre inmigrantes sudamericanos llegados a Uruguay en el siglo XXI. Uruguay siempre se ha caracterizado como un país de inmigrantes, en referencia a la inmigración europea llegada desde la época de la colonia y hasta mediados del siglo XX. Sin embargo, muy poco sabemos los uruguayos sobre la realidad de los nuevos migrantes que han llegado desde diferentes países de la región sudamericana durante las últimas décadas.

Como señala Bertaux, la elección de un objeto y un método de investigación no es un tema menor. Esta se hará más en función de inclinaciones personales que de consideraciones racionales, pues compromete algunos años de la vida del investigador. «Y está muy bien que sea así, porque para hacer un buen trabajo de investigación es necesario en principio desear hacerlo. La pasión es el motor del descubrimiento» (Bertaux, 1989: 87).

Yo había migrado a Francia en el año 2003 con una visa de estudiante y sufrí la burocracia francesa cuando intenté conseguir un permiso de trabajo y la extensión de mi *carte de séjour* para continuar estudiando allí. ¡Necesitaba un permiso para todo! Debía demostrar de qué iba a vivir, dónde iba a dormir, etc. La sensación de ser un ciudadano de segunda acompañó toda mi experiencia migratoria.

Ya de regreso en Montevideo, a partir del año 2004, comenzaba a ser cada vez más visible, al menos para mí, la presencia de nuevos habitantes en la ciudad provenientes de países como Perú, Bolivia o Ecuador.

Según datos del último censo realizado en 2011, 24.512 personas de origen extranjero arribaron después del año 2000 con el objetivo de residir en Uruguay (Diconca, 2012). Entre quienes proceden de países sudamericanos predominan los nacidos en Argentina (35,0 %), en menor medida los nacidos en Brasil (17,3 %) y en tercer lugar le sigue la población nacida en Perú (4,1 %) (INE, 2012)

GRÁFICO 1. DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN NACIDA EN EL EXTERIOR LLEGADA ENTRE 2000 Y 2011 SEGÚN PAÍS DE NACIMIENTO (%).



Fuente: www.ine.gub.uy/2012

La inmigración desde ambos países fronterizos ha sido predominante desde la segunda mitad del siglo xx (Macadar y Pellegrino, 2007). Sin embargo, no es el caso de la población proveniente de Perú. Según diversos autores, esta presencia de inmigrantes peruanos se originó en la década del noventa y ha ido aumentando paulatinamente (INE, 2013; Diconca, 2012; OIM, 2011; Taks, 2010; De los Campos y Paulo, 2001). Específicamente, de acuerdo con los datos publicados en el informe de resultados del Censo de Población 2011 «Inmigrantes Internacionales y Retornados en Uruguay: Magnitud y Características» (INE, 2013): de las 1433 personas peruanas encuestadas, el 19 % reside en Uruguay desde el período 2010-2011, el 30 % lo hace desde 2005-2009, el 20 % desde 2000-2004, el 10 % desde 1995-1999, el 7,6 % desde 1990-1994; y solo el 3,6 % desde 1985-1989.

Se puede decir, entonces, que si bien los inmigrantes peruanos no representan el flujo de migración más numeroso hacia nuestro país desde otros países de América del Sur, sí es uno de los de mayor crecimiento en las últimas décadas.

Pasados ya mis treinta años, diez años después de haber finalizado mi carrera en Antropología y trabajando como secretaria en un consultorio médico; la idea de que jóvenes peruanos migraran a Uruguay en busca de mejores oportunidades era para mí más que intrigante. Por otra parte, investigar las vivencias de estos migrantes representaba una forma de conocer a la sociedad uruguaya desde el otro lado del mostrador, es decir, como receptora de migrantes y no únicamente como emisora de ellos

TABLA 1. PORCENTAJE DE PERSONAS PERUANAS ENCUESTADAS ENTRE INMIGRANTES INTERNACIONALES RESIDENTES EN URUGUAY. VARIOS PERÍODOS ENTRE 1980-2010

Período	Porcentaje
2010-2011	19 %
2005-2009	30 %
2000-2004	20 %
1995-1999	10 %
1990-1994	7,6 %
1985-1989	3,5 %
1980-1984	3,6 %

Fuente: elaboración propia con base en datos publicados en INE, 2013.

LOS PRIMEROS ENCUENTROS CON MIGRANTES PERUANOS EN MONTEVIDEO

Para comenzar a conocer los motivos y las vivencias de los migrantes peruanos recientes en Uruguay hice lo que todo investigador en busca de información sobre migrantes recientes en Montevideo hace: contacté a Carlos Valderrama,¹ director del lugar conocido como la Casa del Inmigrante (Asociación Civil y Cultural Casa de los Inmigrantes César Vallejo, ACCICEV). Le envíe un correo electrónico que respondió de inmediato y tras una charla telefónica agendamos una entrevista para la semana siguiente. Amablemente, Valderrama me dijo que para ese día podría también contactar a otros peruanos

Dos días más tarde (10 de agosto de 2012), una denuncia de explotación laboral y secuestro de tres trabajadoras bolivianas empleadas en una casa de Carrasco fue publicada en el semanario *Brecha*.² La noticia conmovió a Montevideo y generó, al menos durante un par de semanas, un debate público sobre las actuales condiciones de contratación de las trabajadoras inmigrantes en Uruguay.

Cuando llegué a la Casa del Inmigrante, Valderrama me esperaba junto a otros tres hombres y una mujer de origen peruano. No entendí muy bien, pero creo que esperaban a alguien de la televisión ya que, tras la visibilidad que recientemente

- 1 Carlos Valderrama, antropólogo y militante del Partido Comunista Peruano fue acusado de terrorismo por el gobierno de Fujimori en 1992. Llegó a Uruguay junto a su esposa y sus hijos luego de solicitar asilo ante el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR). Poco a poco, las diferentes casas en las que vivió en Montevideo se transformaron en lugar de contención e información para los migrantes, peruanos primero, y de otras nacionalidades después.
- 2 Contreras, M. (2012). «Unas palabras tan bruscas que te duelen y te llegan al alma», *Brecha* [en línea]. Disponible en <<http://brecha.com.uy/unas-palabras-tan-bruscas-que-te-duelen-y-te-llegan-al-alma/>> [Consultado el 16 de junio de 2017].

habían adquirido los inmigrantes en la prensa uruguaya, también los habían contactado para una entrevista. A pesar de la decepción de mi anfitrión al confirmar que la recién llegada era una estudiante y no una productora del canal 12, de forma improvisada, se llevó adelante una amena entrevista grupal.

De los tres hombres presentes, los dos más jóvenes eran trabajadores del mar. Llevaban cinco y tres años viniendo a Montevideo a buscar embarque mientras sus familias permanecían en Perú. Ninguno de los dos había tramitado los documentos para la residencia en Uruguay. El tercer hombre había venido a Montevideo a «trabajar en los barcos»; abandonó ese oficio luego del primer embarque y desempeñó luego diferentes labores en tierra que no estaban relacionadas con la pesca. Las condiciones de trabajo en la pesca no eran «para un hombre de su edad», me comentó Libio, de 54 años. Los dos muchachos más jóvenes (de 33 y 31 años), por su parte, contaron historias similares. Se habían quedado sin trabajo y, a los dos, un amigo o conocido les había dicho que en Uruguay en los barcos se hacía buena plata. Llegaron y se embarcaron enseguida. Desde entonces están seis o hasta nueve meses embarcados y retornan periódicamente a Perú a ver a sus familias.

Durante la reunión fueron apareciendo los temas que se repetirían en las posteriores entrevistas a otros trabajadores del mar: los tres hombres trabajaban o habían trabajado para barcos europeos o asiáticos, los tres hablaban de las largas campañas que hacían en el mar, de las exigencias del trabajo, de la posibilidad de ser desembarcado lejos del puerto de origen, del hecho de estar literalmente a la deriva. Y así, durante esa entrevista, los trabajadores del mar peruanos en Montevideo se fueron convirtiendo en mi tema de tesis.

Investigar este flujo migratorio implicaba el desafío de conocer y divulgar una realidad muy peculiar. Los trabajadores del mar migrantes no solo traspasan las fronteras cuando ingresan a Uruguay, su actividad laboral los lleva a una migración permanente. Migración en la que no solo se vinculan con la sociedad uruguaya, sino con patrones y compañeros de labor europeos, asiáticos o africanos. Las trayectorias migratorias, en este caso, implican tanto a diferentes Estados nacionales como a espacios de trabajo internacionales.

LA NECESIDAD DE ESTUDIOS SOBRE MIGRACIONES RECIENTES EN URUGUAY

En varios períodos de la historia del Uruguay, y especialmente durante la presidencia de José Mujica (2010-2015), la inmigración ha sido propuesta como el camino para revertir situaciones de nulo crecimiento demográfico y aumento de la mano de obra (OIM, 2011). Sin embargo, las reacciones y declaraciones de funcionarios públicos y de la población en general ante las políticas migratorias³ y

3 En una visita a Perú en enero de 2011, el presidente uruguayo invitó a los ciudadanos peruanos a vivir en nuestro país. Desafortunadamente, puntualizó: «Hay peruanos en Uruguay, peruanos sobre todo. Sirven a algunas familias ricas en Carrasco, tienen fama de ser muy buenas, honradas

de refugiados⁴ ensayadas durante los últimos años dieron cuenta de la valoración negativa de la sociedad uruguaya hacia aquellos inmigrantes llegados de países no europeos (De los Campos y otros, 2001; Taks, 2010; Uriarte, 2011; Diconca, 2012).

En este contexto, y en pos de contrarrestar la generalización de prejuicios e ideas infundadas sobre inmigrantes recientemente llegados a nuestro país, esta tesis representa un intento de contribuir al estudio de los nuevos flujos migratorios hacia Uruguay, de conocer los ámbitos laborales en los que se insertan los migrantes y, por último, de evidenciar las condiciones en las que estos trabajadores migrantes son contratados.

Por otra parte, así como poco sabemos sobre los inmigrantes llegados recientemente a nuestro territorio, poco sabemos sobre el trabajo industrial pesquero en Montevideo, a pesar de ser esta una ciudad portuaria.

¿Cuáles son las condiciones de trabajo en los buques de pesca industrial? ¿Por qué la pesca industrial se ha convertido en un sector productivo atractivo y posible para la inserción de trabajadores migrantes desde Perú que llegaron a partir de los años noventa? ¿Cómo se integran los trabajadores migrantes en esa actividad? ¿Cuál es su relación con los trabajadores nacionales? Son preguntas que se intentará responder a través del abordaje cualitativo de este caso específico de inmigración reciente hacia nuestro país.

LOS OBJETIVOS DE ESTA INVESTIGACIÓN

De acuerdo con lo reseñado, la siguiente tesis tiene como objetivo general comprender las formas y los sentidos de la inserción laboral de los inmigrantes peruanos en los buques de pesca industrial que zarpan del puerto de Montevideo entre los años 1992 y 2012.

Asimismo, la investigación fue delineada por los siguientes objetivos específicos:

- a. Investigar las características del trabajo en la pesca industrial en Montevideo que lo constituyen como una rama de actividad atractiva para la migración de trabajadores peruanos.
- b. Conocer las estrategias de inserción laboral de los trabajadores migrantes peruanos en la pesca.
- c. Investigar el relacionamiento de los trabajadores del mar peruanos con sus pares uruguayos.

Fronteras nacionales, economía global, derechos laborales, relación con los trabajadores locales, roles de género y relaciones familiares son solo algunos de

y dóciles. Yo quiero que a mi país vayan otros peruanos, no solo marineros de tercera [a los que] los explotan en barcos asiáticos» («Mujica pidió que vengan peruanos», *Montevideo Portal*. Disponible en: <<http://www.montevideo.com.uy/Noticias/Mujica-pidio-que-vengan-peruanos-uc129714>> [Consultado el 10 de abril de 2018].

4 Véase al respecto: Rovira, F. (2015). «Hacerse cargo», *Brecha* [en línea]. Disponible en: <<http://brecha.com.uy/hacerse-cargo/>> [Consultado el 16 de junio 2017].

los aspectos que entran en juego en las realidades de estos hombres, y que revelan realidades desconocidas tanto por la academia como por la sociedad uruguaya. Esta tesis expone los resultados de la investigación realizada en torno a dichos temas a partir del año 2012.

CAPÍTULO I.

SOBRE LA INVESTIGACIÓN: PERSPECTIVA Y METODOLOGÍA

INTRODUCCIÓN

Considerando que esta tesis se realiza en el marco de la Maestría en Ciencias Humanas Opción Estudios Latinoamericanos, coordinado por el Centro de Estudios Interdisciplinarios Latinoamericanos (CEIL) de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (FHCE) de la Universidad de la República (Udelar), algunas precisiones son necesarias:

Aunque el estudio de los fenómenos migratorios puede ser abordado desde una perspectiva interdisciplinaria, al tratarse de una disertación desarrollada en forma individual, el enfoque académico de esta tesis está sesgado por la formación profesional de la investigadora. Como tal, me he formado fundamentalmente en antropología y he realizado estudios en Geografía y en ciencias políticas. Por otra parte, a pesar del carácter interdisciplinario del programa de posgrado mencionado, la mayoría de los seminarios y cursos fueron dictados por historiadores, lo que ha determinado cierto énfasis en la dimensión diacrónica y en el contexto histórico del hecho social investigado. De todas formas —en busca de asegurar una mirada multidisciplinaria, la tesis fue tutelada por una socióloga⁵ y una antropóloga⁶— la investigación ha sido abordada fundamentalmente desde una perspectiva antropológica.

SOBRE LA PERSPECTIVA

La siguiente disertación considera a la migración como un hecho social total, pues en ella se condensan fenómenos políticos, económicos, sociales y culturales. Pero, como señala Lévi-Strauss en su *Introducción a la obra de Marcel Mauss*, el hecho social total no es la simple suma de aspectos diversos, sino que estos hechos son encarnados en una experiencia individual implicando múltiples aspectos de la vida de esa persona: social, familiar, psíquico y hasta físico. Comprende «el estudio de lo concreto, que es por lo mismo completo» (Lévi-Strauss, 1991: 19).

El hecho social total aparece, por lo tanto con un carácter tridimensional; tiene que hacer coincidir la dimensión propiamente sociológica con sus múltiples aspectos sincrónicos, la dimensión histórica o diacrónica; y por último la

5 Ana Mallimaci.

6 Pilar Uriarte.

dimensión fisio-psicológica. Ahora bien: esta coincidencia solo se produce en los individuos (Lévi-Strauss, 1991: 24).

Es decir que, en las vivencias de los hombres peruanos que llegan a Montevideo a trabajar en la pesca, se entrelazan la historia y la actualidad de la sociedad uruguaya y la peruana. Así también, tanto las experiencias como los discursos de los sujetos migrantes están atravesados por múltiples aspectos referidos a su edad, sexo, educación, condición social y a sus características físicas (su cuerpo, color de piel, rasgos, etc.). Desde ellos han elaborado sus discursos y a partir de ellos son interpelados por los contextos políticos y sociales, internacionales y locales en los que se encuentran situados histórica y espacialmente.

Ahora bien, ¿qué implica abordar este hecho social total desde una perspectiva esencialmente antropológica? En primera instancia, que el estudio de la migración de trabajadores del mar peruanos en Montevideo se realizó a través del vínculo directo con los sujetos involucrados en el tema. Es así que los trabajadores del mar peruanos en Montevideo y demás agentes implicados en este fenómeno migratorio fueron informantes privilegiados para la investigación «pues solo ellos pueden dar cuenta de lo que piensan, sienten, dicen y hacen con respecto a los eventos que los involucran» (Guber, 2001: 13).

Sin embargo, los resultados de la investigación presentados en la tesis no constituyen únicamente un relato de las vivencias de los trabajadores del mar peruanos en Montevideo, sino que comprenden la interpretación de la investigadora respecto de estas. Representan, entonces, una descripción problematizada del mencionado hecho social —también denominada etnografía— elaborada por la investigadora y fuertemente determinada por el proceso de interacción durante el trabajo de campo (Guber, 2001: 15).

SOBRE LA METODOLOGÍA

En su introducción a *Los argonautas del Pacífico Occidental*, publicado por primera vez en 1922, Bronislaw Malinowski (1989) fundaba el trabajo de campo como la metodología privilegiada de la Antropología. A pesar de los cambios ocurridos en los temas y las poblaciones objeto de estudio de la disciplina a lo largo de casi cien años, la obra de Malinowski delineó algunas características del trabajo de campo antropológico que han perdurado hasta la actualidad: la recolección de datos con presencia directa del investigador, la importancia de las técnicas de observación y registro, el trabajo de campo como ámbito de contrastación de hipótesis y teorías sobre la vida social (Guber, 2004).

En este sentido —y de acuerdo con Sánchez-Parga (2005)—, no es el antropólogo sino la realidad u objeto observado el que condiciona el modelo y las técnicas de investigación. Así es que en este caso específico de investigación, las actividades y técnicas para el relevamiento de datos que se desarrollaron fueron las siguientes:

RELEVAMIENTO DOCUMENTAL

Se recopilaron investigaciones en ciencias sociales referidas a la migración reciente en Perú y Uruguay y sobre el trabajo pesquero industrial a nivel nacional e internacional; así como leyes, decretos y estadísticas referidas a ambos temas. También se accedió a material autobiográfico de un trabajador del mar uruguayo y se revisaron notas en la prensa escrita montevideana y en publicaciones y documentos del Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines (Suntma): revista *El Timón*, estatutos sindicales, volantes y otros documentos publicados en el período 1992-2012. Del mismo período, a través de internet, se recopilaron fotografías y videos sobre trabajadores del mar (peruanos y uruguayos) en Montevideo.

ENTREVISTAS EN PROFUNDIDAD

Se realizaron entrevistas en profundidad a 15 inmigrantes peruanos llegados a Uruguay entre el año 1992 y 2012 con el objetivo de trabajar en los buques de pesca que salen desde el puerto de Montevideo, así como a un patrón de pesca peruano contratado directamente por una empresa pesquera uruguaya en la década del ochenta. También se realizaron entrevistas a once trabajadores del mar uruguayos con el objetivo de conocer su relacionamiento con sus pares peruanos.

Por otra parte, se entrevistó a diferentes actores involucrados en el tema: el cónsul de Perú en Uruguay, una abogada defensora de trabajadores del mar peruanos en casos de reclamos laborales, a inspectores del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) y a representantes de organizaciones de la sociedad civil que brindaban servicios a migrantes en Montevideo: ACCICEV y Servicio Ecuménico para la Dignidad Humana —SEDHU—).

Las entrevistas en profundidad brindaron la oportunidad de escuchar el relato de la experiencia de las personas narrada por ellas, desde su interpretación, al tiempo que posibilitaron reconstruir los procesos de acción (Taylor, 1992). Pero además, permitieron analizar no solo las palabras sino también otros aspectos que se fueron desprendiendo de la interacción que supone la entrevista, los cuales serán descritos más adelante.

OBSERVACIÓN

La observación se realizó en el puerto de Montevideo, en la sede del Suntma, en espacios públicos y de esparcimiento frecuentados por trabajadores del mar peruanos en la Ciudad Vieja: Plaza Independencia, Bar Restaurant Contigo Perú, cibercafé. También se observó la espera de migrantes peruanos frente a agencias marítimas y su participación en asambleas y movilizaciones del Suntma.

La observación realizada en estos contextos reveló conductas, gestos y permitió analizar la organización espacial de los hechos que se estudiaron.

Ahora bien, el instrumento de investigación para la realización de tales técnicas ha sido mi persona. Como señala Guber: «en las ciencias sociales y con mayor

fuerza en la antropología, no existe conocimiento que no esté mediado por la presencia del investigador» (2001: 18).

El reconocimiento de que la información relevada por medio de estas acciones es fruto de la interacción de la investigadora con los informantes implica que las impresiones del campo no solo han sido recibidas intelectual y objetivamente, sino que entraron en juego otros aspectos relativos a mi persona y a la de los sujetos de la investigación. Género, edad, nacionalidad y todas las demás variables relativas a la interacción con los informantes fueron parte importante del proceso de construcción del conocimiento que se presenta en esta disertación. En tal sentido, existen dos variables que a mi entender han influido notoriamente en el acercamiento a la realidad investigada, ellas son: género y nacionalidad de la investigadora y de los informantes.

LA ANTROPÓLOGA Y LOS INFORMANTES

El mundo de la pesca, sobre todo en lo que se refiere a las actividades de captura, es esencialmente masculino. Tal es así que el total de los trabajadores del mar entrevistados fueron hombres. En este sentido, mi presencia en lugares como el puerto, el sindicato y bares, generó ciertas actitudes y situaciones específicas referidas mi condición de género y a la de los entrevistados que, como se señaló anteriormente, influyeron en las actividades de campo y en el relevamiento de datos.

LA MUCHACHA/COMPAÑERA ANTROPÓLOGA

Previendo que la participación en una campaña de pesca no sería una actividad fácil de coordinar, busqué en internet videos en los que aparecieran faenas y otras actividades de pesca industrial. Es así que descubrí que todos los videos sobre trabajadores del mar en Uruguay habían sido subidos a la red por el mismo usuario, quien al final de cada video publicaba su dirección de correo electrónico. Me contacté con él comentándole sobre mi investigación y consultándole sobre la posibilidad de reunirnos para una entrevista, a la cual accedió rápidamente. Nos reunimos unos días después en la sede del Suntma.

Walter Marín es un pescador recientemente jubilado (se había jubilado en marzo de 2012 y la primera entrevista fue hecha en setiembre de ese año) que desde hace años sube sus videos y los de sus compañeros a su canal homónimo en Youtube⁷ con el objetivo de difundir diferentes aspectos del trabajo en el mar.

En la entrevista Walter me cuenta que otras veces ha ayudado a estudiantes —«Muchachas, así, como vos»— en sus investigaciones sobre la pesca y la vida de los trabajadores del mar; que las ha llevado a recorrer el puerto de Montevideo y que otras veces les ha prestado su archivo. Durante años había coleccionado revistas del sindicato, diarios con noticias sobre la pesca, actas de asambleas, etc. Él escribía también. Tenía contactos en varios medios de prensa escrita a los que a

7 Marín, W. *Youtube*. Disponible en: <<https://www.youtube.com/user/walter777ify>> [Consultado el 9 de julio de 2017].

veces les enviaba notas para publicar. Le pregunto si algún otro día me puede dejar ver ese archivo y me dice: «Sí, claro. Lo tengo acá, en el sindicato». Termino ese día la entrevista llevándome un bibliorato viejo y algunos sobres de manila desbordados de papeles. Pasé unas cuantas semanas ordenando el archivo y escaneando la mayoría de los documentos. Conservé una copia, le entregué una a Walter junto con los originales y otra copia del archivo digitalizado la dejé en el sindicato. A partir de entonces, la colaboración de Walter con mi investigación fue tomando un rol más que significativo.

En los días posteriores a nuestra entrevista intento conseguir un permiso para poder ingresar al puerto de Montevideo y recorrer los muelles que se encuentran vedados para el público en general. Me comunico con la Administración Nacional de Puertos (ANP) y con la Prefectura Nacional Naval para conseguirlo, pero para ello necesitaba realizar un engorroso trámite. En ese momento, recibo un mensaje de Walter en mi celular consultándome cómo seguía mi investigación. Le comento sobre mis intentos frustrados de ingresar al puerto y me dice que en un segundo se puede sacar el permiso por intermedio del sindicato. Al otro día, en la sede sindical de la calle Ciudadela le paso mi nombre completo y número de documento al administrativo, quien envía los datos por correo electrónico a la oficina encargada de los permisos para el ingreso al puerto de los marinos. Desde allí caminamos hacia el acceso al puerto que está por la calle Florida. En ese lugar nos detenemos en una pequeña oficina de la ANP. Walter le dice al funcionario que vengo con un permiso del Suntma, me sacan una foto y me entregan un permiso impreso con un código de barras que me posibilita el ingreso al puerto durante diez días (el mismo número de días que a los pescadores). Accedo por una puerta donde hay guardias de seguridad que saludan a Walter y me permiten el ingreso. Desde allí caminamos hacia la derecha rumbo al oeste de la rambla portuaria. En las posteriores visitas el recorrido se iniciaría siempre igual: primero llegábamos al muelle Mántaras donde encallan los buques uruguayos, después pasábamos por una zona que estaba en plena remodelación para mejorar los muelles a los que arriban buques extranjeros⁸ y luego, yendo hacia el este, veíamos barcos de diferentes banderas: coreanas, chinas, españolas, de Belice, Panamá, etc., realizando diversas actividades: encallando, descargando mercadería, preparando el buque para la partida, etcétera.

En estas recorridas Walter me presentaría a otros trabajadores del mar, a armadores, patronos de pesca, etc. Todas las visitas al puerto las haría acompañada por él. En estas visitas la compañía de alguien del sindicato era señalada como obligatoria: «Tenés que estar con algún compañero, porque el permiso es

8 El muelle multipropósito C fue inaugurado el 4 de febrero 2015. Más información: ANP: <www.anp.com.uy> [Consultado el 9 de julio de 2017].

del sindicato y si te pasa algo nosotros somos responsables». Se va generando una relación con tintes paternalistas.⁹

Citando nuevamente a Rosana Guber:

... las mujeres suelen ser objeto de «cuidados» exagerados por parte de su familia adoptiva, y de la asignación de un rol que neutralice su sexualidad. Por eso en el campo suelen quedar enroladas según su edad y status marital como hija, hermanas o abuelas. [...] Esta protección tiene ventajas y desventajas porque brinda seguridad y traza vínculos muy próximos, pero ostenta control sobre la investigadora vedándole el acceso a ciertos ámbitos, limitándola en sus movimientos y modelando, en definitiva, su campo y objeto de investigación (2001: 113).

Para Walter, recientemente jubilado, acompañarme al puerto representaba una excusa para continuar relacionándose con sus viejos compañeros, pero además significaba una oportunidad de profundizar en una tarea con la que siempre estará comprometido: la difusión de la problemática pesquera nacional más allá de los límites portuarios. Es así que cada vez que me presente lo hará diciendo: «Ella es una compañera antropóloga que está haciendo una investigación sobre el trabajo en el mar»; y en muchas ocasiones me presentará a otros trabajadores del mar para que los entreviste y les pregunte sobre las artes de pesca y su experiencia en distintos barcos. Si bien aprovecho la oportunidad para consultarlos sobre su opinión respecto a la presencia de trabajadores del mar peruanos en el puerto de Montevideo, el intento por ir modelando el objeto de mi investigación se torna evidente.

Como se analizará más adelante, la presencia de trabajadores del mar peruanos en Montevideo es un tema por lo menos *incómodo* para los marinos uruguayos sindicalizados. José Franco, por ejemplo, secretario general del Suntu hasta el año 2014, a quien entrevisté durante más de dos horas, no respondió mis preguntas sobre su visión respecto a mi tema de investigación. Sus respuestas derivaban en cuestiones como la necesidad de una reformulación total de la industria pesquera en el país, la protección de los recursos naturales, la necesidad de estatizar la flota, etc. Notoriamente, para Franco, exiliado durante la última dictadura, afiliado al Partido Comunista desde su juventud e incansable defensor de los derechos de los trabajadores del mar uruguayos, mis preguntas sobre la relación entre trabajadores locales y migrantes resultaban bastante molestas. Estos hechos, unidos a la necesidad de exponer las diferentes problemáticas de su actividad laboral y a la solidaridad esperada de una compañera y compatriota estudiante de la Udelar (pública e históricamente vinculada al movimiento obrero) determinaron

9 Walter es padre de tres hijas cuyas edades rondan los 30-35 años. Ninguna de ellas reside en Uruguay. Al momento de iniciar la investigación yo tenía 37 años. Mi embarazo a finales del 2013 y el nacimiento de mi hija unos meses después del nacimiento de su primera nieta en España, a quien aún no conoce, son aspectos que seguramente profundizaron su actitud paternalista conmigo. Sin embargo, a pesar de estos cuidados, algunas veces era puesta a prueba por Walter, quien observaba atentamente mi reacción cuando me llevaba a conocer bares o tocábamos temas como la prostitución y el consumo de drogas en los barcos.

una cooperación con mi investigación por la que siempre estaré agradecida, pero por la que implícitamente se demandaba un compromiso con la causa de los trabajadores del mar uruguayos.

EL MIEDO A HABLAR

La influencia de mi origen nacional en el relacionamiento con los informantes fue aun más notoria cuando estos eran de origen peruano. En este aspecto tuvo especial relevancia el contexto en el que los trabajadores migrantes fueron contactados y en el que se realizaron las entrevistas.

A grandes rasgos se pueden reseñar tres situaciones: la de los trabajadores del mar peruanos contactados a partir de la ACCICEV, la de los trabajadores que expusieron su problemática en la jornada Diálogo para Trabajadores del Mar Peruanos en Uruguay (organizada por la Embajada de Perú y el Suntma, realizada en la sede central del PIT-CNT¹⁰ y, por último, la de los trabajadores sindicalizados entrevistados en la sede del sindicato.

Los trabajadores del mar peruanos contactados a través de la ACCICEV, entrevistados allí o en bares de la Ciudad Vieja, hablaban de su experiencia con naturalidad y su mayor o menor verborragia dependía más de su impronta personal que de otras circunstancias. De todos modos, el aval de Carlos Valderrama (director de la ACCICEV) a mi presencia y a mi actividad era siempre necesario, pues brindaba tranquilidad y confianza a los entrevistados.

La experiencia con los trabajadores contactados a partir de las jornadas realizadas en la sede del PIT-CNT tuvo características más dramáticas. Estos trabajadores migrantes habían llegado hasta allí para exponer sus diferentes problemáticas relacionadas al no pago de haberes, a situaciones de maltrato o de enfermedades laborales no reconocidas. Dos de ellos se encontraban realizando juicios a las agencias marítimas que los habían contratado y a un tercero una de estas empresas le retenía sus documentos. Ante la consulta de si accedían a una entrevista posterior para mi investigación, las actitudes variaron desde el desgano —debido a que yo no era periodista y su caso no aparecería en la prensa—, hasta el temor de hablar por miedo a posibles represalias de sus empleadores.¹¹

Uno de los que accedieron con gusto a una entrevista fue Ismael,¹² quien sería luego otro de los colaboradores más significativos de esta investigación. Ismael

10 Esta jornada realizada el 24 de setiembre de 2012 contó con la participación de la embajadora de Perú en Uruguay, Aída García Naranjo, el cónsul Oscar Roca, tres representantes del Suntma, seis trabajadores del mar peruanos que fueron a exponer sus diferentes problemáticas laborales, presidente del Banco de Previsión Social (BPS) Ernesto Murro y cinco asistentes más.

11 El miedo a hablar ha sido señalado por otras investigadoras (Uriarte, 2011; Diconca, 2012) y periodistas, Palomeque, N. (2005). «Puerto Esperanza», *El País*. Disponible en: <http://historico.el-pais.com.uy/Suple/LaSemanaEnElPais/05/09/30/lasem_quep_176662.asp> [Consultado el 16 de junio de 2007]. Esta situación determinó que algunas entrevistas que pretendían ser individuales se hicieran de forma grupal, pues los entrevistados no se animaban a presentarse solos a estas y, por otra parte, permitió el acercamiento a otros trabajadores del mar peruanos.

12 Nombre ficticio para proteger la identidad del informante.

tenía al inicio de la investigación 35 años y había querido ser docente durante su adolescencia; el hecho de que su experiencia como trabajador del mar y migrante fuera útil a mis estudios de posgrado era para él gratificante en sí mismo.

Ismael no tuvo miedo de reunirse conmigo varias veces a pesar de haber recibido amenazas de sus empleadores por estar llevando adelante un juicio contra ellos, pero siempre que nos cruzábamos en la sede del sindicato, el puerto o cualquier otro lugar donde hubiera otros trabajadores del mar uruguayos, él simulaba no conocerme. Sin embargo, no fue esa la reacción cuando nos encontramos en el estudio de su abogada, a quien yo entrevistaría sin saber que llevaba adelante su caso. Cuando le pregunté sobre este hecho me respondió que no quería tener problemas con el sindicato. Y así, continuamos simulando el no conocernos en esas instancias.

Este temor a estar siendo observados y a que sus respuestas pudieran causar algún malestar entre sus colegas uruguayos se tornaba más evidente en el caso de los trabajadores peruanos entrevistados en la sede del sindicato. La mayoría de ellos accedieron a una entrevista solo cuando uno de los marinos peruanos que integra la Comisión Directiva se lo *solicitaba-ordenaba*: «Ve ahí con la muchacha que te va a hacer unas preguntas».

A pesar de explicar los motivos de mi entrevista y aclarar que sus nombres no aparecerían publicados en ninguna parte si ellos no lo autorizaban, las respuestas a mis preguntas eran en la mayoría de los casos, monosílabos, dichos en un tono de voz que resultaba casi imposible de escuchar durante las tediosas desgrabaciones. Además, el temor de involucrar a terceros en sus respuestas era evidente cuando algunos entrevistados insistían en señalar que habían migrado a Montevideo por decisión propia, luego de comentarme que se enteraron de la posibilidad de trabajar en barcos pesqueros a partir de un familiar o amigo. Incluso, los dirigentes sindicales peruanos se excusaron reiteradas veces antes de concretar una entrevista. Solo Carlos Coronel accedió inmediatamente a hacerlo. Resulta evidente cómo mi origen nacional, el de la sociedad receptora, determinó sustancialmente las entrevistas, así como el contexto en el que estas fueron realizadas. Temores, desconfianza, desinterés, jugaron también su rol durante la investigación.

La lógica académica (eurocéntrica, adultocéntrica, androcéntrica, etc.) ha concebido a las emociones como el *antimétodo*, como interferencias que alejan del conocimiento objetivo (Guber, 2001: 109). Sin embargo, describir estos elementos no científicos del trabajo de campo no solo hace explícitas mis limitaciones como investigadora y las dificultades del trabajo de campo, sino que también implica el reconocimiento de la subjetividad en la construcción del conocimiento aquí expuesto y dicen mucho sobre las relaciones sociales dentro del campo de investigación seleccionado.

LOS TIEMPOS DE LA INVESTIGACIÓN

El trabajo de campo descrito se realizó de manera discontinua en dos períodos: el primero, desde setiembre de 2012 hasta febrero de 2013 y el segundo, entre los meses de abril y setiembre de 2013.

Como señala Carlo Ginzburg (1999), el objeto cultural no es homogéneo ni estable y es posible señalar cambios significativos en la realidad estudiada durante ese período que, por otra parte, determinaron diferentes actividades de investigación.

Si bien las entrevistas se realizaron durante los dos períodos, el primero de ellos estuvo marcado por las visitas al puerto de Montevideo; mientras que en 2013, desde mayo hasta setiembre, una huelga en la actividad pesquera nacional determinó que las actividades de observación se realizaran sobre todo en asambleas del sindicato, en sus movilizaciones y en diversos lugares de la Ciudad Vieja.

Por otra parte, así como es posible señalar cambios en el trabajo de campo, lo mismo ha sucedido con las estrategias de inserción laboral de los migrantes peruanos en Montevideo, con la industria pesquera a nivel nacional e internacional, etc. «La historia se acelera», escribe Marc Augé (2000: 33), mientras nuestra capacidad de análisis va detrás. Por lo tanto, insisto nuevamente en el aspecto relacional de esta tesis: sus resultados surgen de la interacción entre unos sujetos determinados en un tiempo y espacio determinados.

Pero, ¿cuál es ese espacio determinado? ¿A qué se denomina el campo en Antropología?

EL LUGAR DE LA INVESTIGACIÓN

De acuerdo con Rosana Guber:

El campo en una investigación [antropológica] es su referente empírico, la porción de lo real que se desea conocer, el mundo natural y social en el cual se desenvuelven los grupos humanos que lo construyen. Se compone, en principio, de todo aquello con lo que se relaciona el investigador, pues el campo es una cierta conjunción entre un ámbito físico, actores y actividades. Es un recorte de lo real [...]. Pero este recorte de lo real no está dado, sino que es construido activamente en la relación entre el investigador y los informantes. El campo no es un espacio geográfico [...], sino una decisión del investigador que abarca ámbitos y actores, es continente de la materia prima, la información que el investigador transforma en material utilizable para la investigación (2004: 47).

En este sentido es que, si bien el trabajo de campo fue realizado exclusivamente en la ciudad de Montevideo, este determinó la consideración de aspectos de carácter internacional para el análisis de los temas y las interrogantes que fueron surgiendo durante la investigación.

Migrar desde Perú hacia Montevideo entre los años 1992 y 2012, en busca de trabajo en la pesca industrial, implica desplazarse entre diferentes Estados-nación que, a su vez, se encuentran integrados a una economía capitalista global. El análisis

de este flujo migratorio, entonces, incluye los diferentes ámbitos y actores con los que los migrantes se relacionan en los diversos puntos de su desplazamiento.

Es decir que, a pesar de estar el trabajo de campo circunscripto a la ciudad de Montevideo, las ciudades peruanas desde las que han partido los migrantes y los mares por los cuales navegan también forman parte del referente empírico de la investigación. Asimismo, lo son diversos agentes como el Estado peruano, el Estado uruguayo, las empresas navieras para las cuales trabajan los migrantes, los organismos internacionales que tienen injerencia en la actividad pesquera, los sindicatos, los familiares de los trabajadores que residen en Perú, etcétera.

Según el antropólogo George E. Marcus (2001: 113), cualquier etnografía hecha en el actual sistema mundial de naciones es también una etnografía del sistema y, por lo tanto, no puede ser entendida solo en referencia a una localidad específica. Sin embargo, la consideración de las interrelaciones de la migración de trabajadores del mar peruanos a Montevideo con el sistema global no implica la inadecuación del trabajo de campo localizado en una sola ciudad.

De acuerdo con el propio Marcus (2001), existen diversas maneras de incorporar la investigación etnográfica al sistema mundo. Una de ellas implica acompañar a los migrantes en sus recorridos o reconstruir sus trayectorias.¹³ No obstante, algunas etnografías, como la desarrollada en estas páginas, pueden no desplazarse y de igual forma ubicarse en un contexto multilocal. Este segundo tipo de etnografía es la más usual e implica la aplicación de técnicas etnográficas localizadas (como las mencionadas entrevistas en profundidad y la observación), al tiempo que la perspectiva del sistema mundo es incorporada a través del análisis y la contextualización.

En este sentido, la perspectiva teórica desde la cual se aborda la investigación resulta fundamental.

LOS PARADIGMAS SOBRE LOS DESPLAZAMIENTOS HUMANOS

En un sentido estricto, la migración implica el desplazamiento de humanos o de animales de un lugar a otro (Chomsky, 2011). Estos desplazamientos han sido una constante en la historia de la humanidad. Sin embargo, o quizás a causa de ello, cada flujo migratorio es diferente de acuerdo al contexto en el que sucede.

En el mismo sentido, los paradigmas desde los cuales se aborda el estudio de las migraciones han variado a lo largo de la historia. Según Martínez-Pizarro (2003), el estudio de la migración internacional se puede dividir en tres generaciones.

En primer lugar, encontramos una perspectiva clásica, según la cual el estudio de las migraciones se realiza desde una lógica estatal-nacional. Es decir que las migraciones son concebidas como el movimiento de ciudadanos de un Estado-nación hacia otro con el objetivo de radicarse en el que ofrece mejores ventajas

¹³ Véase por ejemplo: Uriarte Bálsamo (2009).

comparativas para el proyecto del sujeto migrante. Subyace a esta perspectiva una visión etnocéntrica del proceso migratorio según la cual los nacidos en sociedades menos desarrolladas buscan mejorar sus condiciones de vida en sociedades más desarrolladas. Siguiendo este paradigma, no se analizan las relaciones entre ambas sociedades ni la dimensión global del fenómeno migratorio, al tiempo que el desplazamiento es considerado un hecho excepcional en la vida del migrante (Mallimaci, 2012).

La segunda generación de estudios sobre las migraciones incorporó el análisis de las conexiones históricas y económicas entre Estados de emigración y los de inmigración, pues muchos de los primeros habían constituido territorios coloniales o enclaves comerciales o militares de los segundos. Sin embargo, permanece la visión dual según la cual existen países emisores de población y países receptores de migrantes. Por lo tanto, ambos paradigmas resultan inapropiados al momento de investigar los flujos migratorios entre Perú y Uruguay, pues como se detallará en el capítulo III, ambos países son considerados emisores de población, ya que en ellos el saldo migratorio ha sido negativo durante las últimas cuatro décadas (Altamirano, 2003; OIM, 2011).

Sin embargo, la década del noventa marca el surgimiento de un tercer paradigma en el abordaje de las migraciones.

Tras su investigación sobre migrantes caribeños en Estados Unidos, las antropólogas Glick Shiller, Basch y Szanton-Blanc (1994) dieron inicio a una tercera generación del análisis de las migraciones desde una óptica transnacional. Es decir, dando cuenta de las prácticas desarrolladas por los migrantes que están vinculadas a y configuradas por las lógicas de más de un Estado-nación, caracterizadas por el cruce constante de fronteras (Suárez Navaz, 2008: 911).

El paradigma transnacional puso en evidencia el nacionalismo metodológico de los estudios migratorios precedentes, que limitaban su análisis a las fronteras de los Estados-nación, obviando las incidencias sociales, políticas y económicas de la migración a nivel internacional (Levitt y Glick Shiller, 2004: 65). En oposición al mencionado nacionalismo metodológico, la unidad de análisis del transnacionalismo está delimitada por el individuo, sus prácticas y sus redes sociales, que pueden incluir a dos o más Estados-nación:

Esta decisión no se basa en una posición filosófica a priori, ni tiene intenciones de negar la realidad e importancia de estructuras más amplias. Por el contrario, creemos que un estudio que se inicia con la historia y las actividades de los individuos es la forma más eficiente para comprender las estructuras del transnacionalismo y sus efectos (Portes, 2003: 19).

De acuerdo a lo señalado, el transnacionalismo, entonces, se presenta como el paradigma más apropiado para el estudio de la migración de los trabajadores del mar peruanos hacia Montevideo que implica, además, el trabajo en aguas internacionales, así como el contacto con individuos de diversos orígenes nacionales. «A través del rastreo concreto del movimiento y la interrelación de los migrantes»

(Levitt y Glick Shiller, 2004: 66) se buscará dar cuenta también de los procesos y estructuras sociales que entran en juego en la conformación de este particular flujo migratorio.

Ahora bien, el énfasis en los sujetos implica, a su vez, el reconocimiento de la agencia social de estos. Es decir, de su carácter de actores sociales al igual que lo son los Estados, las empresas, las organizaciones sociales, etcétera.

LOS MIGRANTES Y SU AGENCIA

De acuerdo con Long (2001: 16), *la agencia* es entendida como la capacidad de los actores de procesar experiencias y encontrar formas de reproducir la vida, aun las más extremas formas de coerción dentro de los límites de la información, la incertidumbre y otras presiones (físicas, normativas o politicoeconómicas), teniendo el actor conocimiento y capacidad para actuar sobre ellas.

Otros autores consideran a la agencia como:

El poder de la gente para actuar reflexivamente en su mundo, proponer y negociar interrelaciones complejas con otros, repitiendo y remarcando el mundo en el cual ellos viven en circunstancias donde pueden considerar diferentes cursos posibles de acciones y deseos, aunque no necesariamente con iguales puntos de vista (Inden en Tamagno, 2003: 25).

Estos conceptos implican la negociación del actor con las circunstancias dadas por el medio y señalan el uso de las redes sociales para llevar adelante sus objetivos. Como se verá a lo largo de la tesis, incluso en los momentos en los que el actor toma una actitud pasiva, sigue siendo agente, pues esta pasividad muchas veces representa una estrategia más de inserción en el nuevo medio social determinado por la migración. Como señala Tamagno en su tesis doctoral sobre migrantes peruanos en Italia: «Las migraciones son procesos que involucran la utilización de todas las capacidades de los seres humanos para adaptarse a los nuevos contextos» (2003: 28).

Analizados únicamente desde el punto de vista cuantitativo y desde las políticas públicas, los migrantes aparecen como objetos de intervención, a quienes hay que regularizar, integrar o, en el peor de los casos, deportar. Estas perspectivas desdibujan el hecho de que se trata, por sobre todas las cosas, de sujetos: hombres o mujeres con capacidad de iniciativa y adaptación, que buscan oportunidades (económicas, sociales, educativas, familiares, etc.) más allá de sus países de origen (Agustín, 2003).

No obstante la importancia de reivindicar el lugar de los sujetos migrantes como protagonistas de los fenómenos migratorios, el análisis de estas experiencias debe considerar aspectos estructurales de la relación entre las regiones por las cuales se realiza el tránsito. De lo contrario, se corre el riesgo de entender los fenómenos migratorios como resultado derivado únicamente de las decisiones de los individuos.

Por lo tanto, es preciso considerar también la agencia de los otros actores sociales en juego ya mencionados como lo son los Estados (con sus fronteras, sus políticas migratorias, económicas y sociales), las empresas (con sus actividades productivas, sus estrategias financieras y su influencia sobre los poderes públicos), etc. En este sentido, el abordaje de un tipo de migración como el que se presenta no puede obviar el análisis del mercado de trabajo en el que se insertan los migrantes peruanos en Montevideo. En el siguiente capítulo, entonces, se analizará la pesca como actividad industrial a nivel mundial para luego abordar la descripción de su desarrollo en Uruguay y Perú.

SÍNTESIS DEL CAPÍTULO

En este primer capítulo se han explicitado las perspectivas metodológica y teórica desde las cuales se ha abordado la investigación. Además, se han descrito las circunstancias en las que se llevó adelante el trabajo de campo y algunos hechos que lo han condicionado.

En síntesis, los capítulos que siguen representan el resultado de una investigación antropológica abordada desde el paradigma transnacional de las migraciones, fuertemente determinada por la interacción entre la investigadora y los sujetos implicados en el hecho social analizado, en un tiempo y espacio específicos. De esta forma, la tesis pretende reflejar lo complejo de la experiencia humana, insistiendo en el aspecto histórico de los flujos migratorios, de las fronteras y de las identidades a ellas adscriptas.

CAPÍTULO II.

ALGUNAS PRECISIONES

SOBRE EL TRABAJO EN LA PESCA INDUSTRIAL

INTRODUCCIÓN

Previo al desarrollo de los capítulos referidos específicamente a la migración de trabajadores peruanos hacia Montevideo para embarcarse en buques pesqueros es necesario señalar algunas especificidades de la pesca como actividad industrial a escala mundial y sus condiciones de trabajo. El carácter perecedero del recurso que se captura y procesa; las adversas condiciones climáticas en las que se llega a realizar esta labor; el confinamiento durante períodos de tiempo más o menos prolongados en un espacio de trabajo, que además es el lugar de descanso; la lejanía con respecto a otras instituciones o autoridades más allá de las presentes en el buque son algunas de estas peculiaridades.

LA PESCA COMO ACTIVIDAD INDUSTRIAL

Según José Pascual Fernández (1999: 12), «la pesca plantea problemas similares en todo el mundo». Sin embargo, también señala que existen grandes diferencias entre la pesca artesanal y la industrial. Asimismo, dentro de la pesca industrial se pueden diferenciar la pesca del fresco y la del congelado. Algunas de las características diferenciadoras entre las dos modalidades de pesca industrial pueden sintetizarse como sigue:

LA PESCA DEL FRESCO

El pescado fresco se captura en buques con capacidad para unos ocho o diez hombres. Debido a las limitaciones del tiempo durante el cual se puede mantener la captura en buen estado, las salidas al mar de estos buques no exceden los 15 días.

Más allá de los roles y el orden jerárquico de sus tripulantes, en los barcos de pesca al fresco es frecuente un alto grado de cooperación para la realización del trabajo a bordo (Mendy y otros, 2011).

De forma casi universal, la tripulación recibe su remuneración de acuerdo al sistema de *paga a la parte*, según el cual una porción considerable de esta depende del valor y la cantidad de las capturas. De esta forma, el dueño del barco (llamado también *el armador*) reduce los riesgos de su inversión y, por otra parte, incentiva a la tripulación a aumentar su productividad, aun bajo condiciones adversas tan comunes en la pesca como el advenimiento de tormentas, temperaturas por debajo de los 0 °C, etcétera (Bottemanne, 1972).

Los buques congeladores y factoría, en los que además se procesa la captura, pueden pasar meses en el mar¹⁴ y su tripulación supera las veinte personas. 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 pilotos), los ingenieros y la tripulación que puede realizar actividades en cubierta o en la línea de procesamiento del pescado. A diferencia de las embarcaciones pequeñas, en los buques congeladores o factoría los oficiales e ingenieros no participan en la captura. En este tipo de pesca los salarios de la tripulación suelen ser fijos (Bottemanne, 1972).

LAS LEYES DE LA PESCA

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, en ambos casos se trata de una actividad zafral, que implica vivir en el barco por períodos más o menos prolongados. En segundo lugar, la duración de la jornada de trabajo está definida por la disponibilidad del recurso. Y tercero, la velocidad para la captura y su procesamiento es imperativa debido al carácter perecedero del producto (Mendy y otros, 2011; Bottemanne, 1972). Es decir que mientras haya captura se trabaja de forma continua.

Por otra parte, el tamaño del buque determina tanto la cantidad de captura como el número de tripulantes, situación que limita la posibilidad de trabajar por turnos y rotar los descansos (Bottemanne, 1972). Es así que los tripulantes de buques congeladores llegan a trabajar jornadas de más de veinte horas, después de las cuales a veces solo descansan dos.

En palabras de Samuel (32 años), trabajador del mar peruano que desde hace siete años viaja a Montevideo para embarcarse:

A veces trabajamos cuarenta horas de corrido, descanso de dos horas. El cuerpo necesita más, al menos cuatro o cinco horas, pero... pero con dos horas... ¡Con dos horas no haces nada! Te vas a bañar, a duchar, a comer bocadillos. Es una hora, ¿qué duermes?, una hora nada más.

Debido a que tanto la cantidad como el precio del producto son muy inciertos por viaje, se busca maximizar los beneficios en el menor tiempo posible. El desarrollo de tecnologías ha posibilitado una velocidad para el procesamiento de la mercancía que poco tienen que ver con los tiempos de actividad y descanso

¹⁴ Los buques congeladores necesitan pasar solo 42 días en puerto para reabastecerse y descargar la mercadería, los fresqueros, sesenta. Es decir, de los 365 días del año los buques congeladores y factoría pescan 302 (Colombo, 2008).

humanos. Como señalan los investigadores del Servicio Central de Extensión y Actividades en el Medio (SCEAM):¹⁵

El modelo de explotación no se basa en la calificación ni en la profesionalización de la mano de obra como factor clave de la productividad del proceso, sino como un recurso más. Puesto al servicio de una cadena cuya principal meta es no detenerse (Mendy y otros, 2011: 17).

En las entrevistas realizadas a los tripulantes de buques de pesca industrial una frase se repite permanentemente sin importar el origen nacional del entrevistado: «¡En los barcos se trabaja a morir!». Por otra parte, el hecho de estar embarcado y en altamar, sin posibilidad de abandonar el lugar de trabajo, lleva a una subordinación total de los trabajadores a los intereses de la producción.

CUANDO EL TRABAJO LO ES TODO

Esta especificidad del trabajo en el mar de combinar en un mismo espacio trabajo y descanso, junto al aislamiento de la tripulación con respecto a la sociedad en general, ha llevado a Richard Rodríguez-Martos (1996) —sociólogo y capitán de navíos mercantes— a definir a los barcos como *instituciones totales*, de acuerdo al concepto desarrollado originalmente por Erving Goffman en *Internados* (2001).

De acuerdo con Goffman, 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» (2001: 13).

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. Como dijo Ismael en una de las entrevistas: «Nosotros hacemos un poco la vida de presidiario». Por otra parte, dicha institución ha sido conformada de acuerdo a un objetivo que está por encima de los intereses del individuo. En este caso, se trata de pescar para obtener beneficios económicos. Para la tripulación, el barco es también —y fundamentalmente— el lugar donde obtienen los beneficios económicos por su trabajo (salario fijo, remuneración a la parte), más allá de que la particular situación de aislamiento los obligue a descansar también allí. Si a este hecho se suma el incentivo individual ofrecido por la remuneración a la parte, se puede decir que la exigencia de una mayor productividad será también autoimpuesta. Del mismo modo, en los buques en los que el salario es fijo, se espera que el marino esté siempre dispuesto a trabajar 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

15 Desde el año 2010 el SCEAM viene desarrollando junto al Suntma actividades de investigación y análisis para contribuir a mejorar las condiciones de trabajo y producción en el sector pesquero a través del proyecto «Abordaje de los problemas productivos del complejo pesquero uruguayo».

sinónimo de aislamiento y de rechazo. Sin otros vínculos que los laborales durante meses, el marino 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).

«¡Somos carne con ojos!», repite todos los domingos en la audición radial del *Suntma* uno de sus dirigentes.¹⁶ Esta conversión de los sujetos en objetos es legitimada, por un lado, por la descalificación de la tarea del trabajador y, por otro, por su deshumanización. Eliminadas las otras esferas sociales durante las zafras laborales, estos hombres —padres, amigos y ciudadanos— devienen únicamente fuerza de trabajo poco calificada.

EL RECLUTAMIENTO DE TRABAJADORES DEL MAR

En una de mis visitas al puerto de Montevideo como parte del trabajo de campo un joven trabajador del mar uruguayo me comenta:

En esta actividad, para el armador, uno es piernas y brazos. No te tienen en cuenta como persona... Pero es un laburo en el que te toman así: lleno de tatuajes... No importa el aspecto que tengas, si tenés todos los dientes. Tampoco te preguntan si tenés antecedentes penales, pero tampoco se valora lo que sabés, porque en un barco tenés que hacer de todo... pero no se entiende que eso es una profesión, un oficio, que no todo el mundo sabe hacer... (Rodrigo, 24 años).

Es que «a la hora de buscar una tripulación los armadores suelen fijarse más en el precio que en las competencias de la misma» (Rodríguez-Martos, 1996: 205).

El reclutamiento de trabajadores en la pesca industrial de bandera uruguayana en Montevideo suele darse por intermedio de recomendaciones de familiares o amigos y es muy común la incorporación de los hijos varones que han abandonado los estudios secundarios en los buques donde los padres trabajan regularmente.

Aunque algunos trabajadores del mar especializados (como los maquinistas) han estudiado formalmente en la Escuela Técnica Superior Marítima en la Universidad del Trabajo del Uruguay (UTU),¹⁷ la mayoría de los tripulantes de los

16 Carlos Vega en «Por los caminos del mar», *CX 40 Radio Fénix*, domingos de 9 a 10 horas.

17 La Escuela Superior Marítima de la UTU es el único centro civil de formación en los oficios del mar en Uruguay desde 1993. En ella se imparten cursos de Maquinista Naval, Carpintería de Embarcaciones, Construcción Básica en Fibra de Vidrio, Mecánica Naval, Marinería, Patrón de Pesca, Refrigeración y Soldadura. Por otra parte, desde 2012 el *Suntma*, junto con otros sindicatos y empresas del Estado, participa del programa de capacitación e inclusión laboral de jóvenes en situación de reclusión (Sistema de Personal Adolescente). Véase Presidencia (2013). «120 jóvenes de INAU se integraron al mundo del trabajo y ninguno reincidió en delitos». Disponible en: <<http://presidencia.gub.uy/comunicacion/>

buques pesqueros han comenzado a trabajar en ellos sin formación previa. Los principiantes son reclutados durante un par de campañas como grumetes y reciben una paga de diez dólares diarios, además de *la valija*, que consiste en una parte de la captura que se lleva cada tripulante una vez finalizada la campaña (Lepratti y Marín, 2014). Posteriormente podrán ir realizando los diversos cursos ofrecidos por la Organización Marítima Internacional (OMI) en convenio con la UTU.¹⁸

No he podido acceder a información sobre cómo son incorporados los trabajadores del mar peruanos en buques de ese país. No obstante, aquellos entrevistados que contaban con experiencia previa en la pesca habían trabajado en buques de otras nacionalidades, reclutados a través de agencias marítimas encargadas de facilitar insumos a las empresas navieras. Algunos trabajadores del mar uruguayos también han sido reclutados por buques de terceras banderas a través de recomendaciones de amigos o de las mismas agencias. Es que la contratación de marinos de diferentes orígenes nacionales es una práctica de larga data en la pesca¹⁹ y en la actualidad gran parte de la flota mundial navega con tripulaciones internacionales (Rodríguez-Martos, 1996).

Esta práctica tiene como objetivo el abaratamiento de los gastos para los armadores, sobre todo en los buques factoría o congeladores donde las tripulaciones superan la veintena de hombres. En tiempos de globalización la existencia de agencias marítimas en todo el mundo facilita la contratación de tales tripulaciones internacionales compuestas por marinos de diferentes países dispuestos a trabajar por sueldos menores de los que demandaría un trabajador del país de origen de la empresa pesquera (Rodríguez-Martos, 1996).²⁰

comunicacionnoticias/120-jovenes-inau-conocieron-mundo-trabajo-ninguno-reincidio-delitos> [Consultado el 16 de junio de 2017].

18 Algunos de los cursos impartidos son: Supervivencia Personal, Prevención y Lucha contra Incendio Básico, Primeros Auxilios, Seguridad Personal y Responsabilidades Sociales, Formación Avanzada en Lucha contra Incendios, Control de Averías, Prevención de la Contaminación del Medio Marino, Radio-operador General del Servicio Móvil Marítimo, Operador Radar, Formación en Control de Multitudes, Familiarización con Buques Tanques, Petroleros, Químicos y Gaseros A-V/1.

19 Desde el siglo XIX, por ejemplo, fuentes literarias como la famosa novela *Moby Dick* (publicada por primera vez en 1851) relatan la existencia de tripulaciones conformadas por marinos chilenos, chinos, daneses, españoles, franceses, hindúes, ingleses, etc., navegando en un buque pesquero —en este caso ballenero— que había partido desde Massachusetts (Estados Unidos) hacia el sur del océano Pacífico en busca de la ballena blanca y su captura (Fink, 2011).

20 No solo los buques europeos que arriban a Montevideo hacen uso de estas estrategias para abaratar los costos. En marzo de 2015, trabajadores españoles denunciaban en Galicia que empresas pesqueras noruegas les adeudaban los aportes jubilatorios: «Noruega no reconoce pensiones de jubilación a los trabajadores del mar de Galicia embarcados en sus buques hasta 1994, más de 12.000, según la asociación Long Hope». Agencia EFE (2013). «Galicia pide demandar a Noruega por discriminar a los marineros gallegos», *Faro de Vigo*. Disponible en: <<http://www.farodevigo.es/galicia/2015/03/04/galicia-pide-demandar-noruega-discriminar/1195465.html>> [Consultado el 16 de junio de 2017].

En estos barcos con tripulaciones internacionales se suele encontrar un autoritarismo muy marcado, atravesado por las nociones de raza y nacionalidad. Como señala Etienne Balibar:

El sistema capitalista no se basa únicamente en la antinomia capital-trabajo [...] sino en una compleja jerarquía dentro del segmento trabajo del cual, aunque toda la mano de obra es explotada [...], algunos trabajadores «pierden» una proporción de plusvalía creada superior a la de otros (1991:130).

Al respecto, Eric Wolf puntualiza: «El capitalismo no creó todas las distinciones étnicas y de raza que sirven para diferenciar categorías de trabajadores. Sin embargo, es el proceso de movilización del trabajo dentro del capitalismo lo que comunica a estas distinciones sus valores efectivos» (2005: 450).

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. En un mundo poscolonial, cuando la apariencia física y el origen nacional corresponden al de antiguas poblaciones colonizadas, las jerarquías gestadas en las metrópolis de otrora continúan siendo utilizadas para diferenciar y (des)calificar a los trabajadores que se encuentran en un mismo espacio físico y simbólico.

«Los peruanos no nacieron para descansar», «¿Plata?, ¿para qué quiere plata un indio como tú?», son algunas de las respuestas de los capitanes europeos a los reclamos de los trabajadores peruanos reclutados en Montevideo. Aquí 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.

No obstante, esta no es la única estrategia utilizada para el abaratamiento del trabajo. Como se describe en los próximos párrafos, otras particularidades del trabajo en el mar subordinan aún más al trabajador a las exigencias de la producción.

LA EXCEPCIONALIDAD NORMATIVA

En cada buque —no importa los mares que esté surcando o los puertos donde haya atracado— rige la legislación del pabellón que enarbola. Esto quiere decir que, por ejemplo, en un buque de bandera coreana que navega en aguas territoriales argentinas, peruanas o canadienses, regirá siempre la legislación coreana.

Por otra parte, debido a que la actividad pesquera se realiza fuera del alcance y supervisión de las instituciones existentes en tierra, el encargado de hacer cumplir esas normas es el capitán de la embarcación. En tanto máxima autoridad del buque, sus funciones van más allá de la organización del trabajo y los empleados están supeditados a sus órdenes las 24 horas del día (Novoa, 1989). Como señala Rodríguez-Martos: «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» (1996: 73).

Aunque en la actualidad muchos Estados ribereños y organismos internacionales como la Organización Internacional del Trabajo (OIT)²¹ y la OMI²² han desarrollado una profusa normativa para proteger los derechos de los trabajadores del mar; en el barco y sin ninguna otra autoridad o institución a la cual recurrir de forma inmediata, continúa existiendo una organización muy jerarquizada.

Por otra parte, la posibilidad de enarbolar pabellones de Estados con poca capacidad (o intención) de observar la situación de los trabajadores en los buques, han determinado una mayor **vulneración** del trabajador del mar en las últimas décadas.

LA CONVENIENCIA DE LAS BANDERAS

De acuerdo con Bottemane (1972), el incremento en la demanda de pescado de la creciente población europea durante los años sesenta y setenta determinó la expansión de la industria pesquera de aquel continente hacia aguas distantes. Sin embargo, en 1973, la crisis económica originada a partir del aumento exponencial del precio del petróleo y las dificultades para encontrar tripulantes en países de origen de las grandes empresas navieras (Estados Unidos y España, entre otros) obligaron a los armadores pesqueros a buscar el máximo ahorro en sus gastos, sobre todo para las expediciones a dichos mares lejanos (Rodríguez-Martos, 1996).

A partir de esa década se hizo frecuente el uso de las denominadas Banderas de Conveniencia (BDC),²³ 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 disminuyen 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 (Acha, 2008).

Según la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF, por sus siglas en inglés), 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. Actualmente, el 50 % de la flota mundial utiliza banderas de conveniencia (ITF, 2015).

21 OIT, «Convenio sobre el Trabajo Marítimo». Disponible en: <<http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang-es/index.htm>> [Consultado el 16 de junio de 2017].

22 OMI: <<http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/Default.aspx>> [Consultado el 16 de junio de 2017].

23 En la industria pesquera los buques con BDC son muchas veces utilizados para la pesca ilegal, calculada en la actualidad en el 20% de la captura mundial. A menudo los buques son registrados con diferentes banderas mientras se encuentran en el mar (Whitfield, 2007).

IMAGEN 1. BANDERAS DE CONVENIENCIA



Las banderas negras representan las BDC más utilizadas durante el año 2005. Las banderas rojas representan los veinte primeros países registrados como sede de empresas armadoras.

Fuente: <<http://www.itfseafarers.org/>>

El uso de tales BDC es generalmente acompañado por la contratación de tripulaciones internacionales:

Entonces un armador busca ante todo un capitán de su nacionalidad, al que tal vez incluso conoce personalmente, para que este 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.

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 determina muchas veces que el armador o la agencia de embarque correspondiente se encarguen de que estos trabajadores no vuelvan a ser contratados (Rodríguez-Martos, 1996).

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.

Si bien en la industria marítima ciertas disposiciones de carácter coercitivo se extendieron más allá de la consolidación de derechos laborales para otras ramas de actividad (Fink, 2011),²⁴ a partir de la segunda mitad del siglo xx el trabajo pesquero se encuentra regulado en gran cantidad de países. Así también, como se mencionó anteriormente, a nivel internacional se ha desarrollado un conjunto de normas buscando proteger a los trabajadores del mar.

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.²⁵ 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 los buques que se encuentren bajo su jurisdicción. Sin embargo, podemos imaginarnos la regularidad de los controles estatales de Togo, Belice 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.

Durante la International Shipping Conference, llevada a cabo en Londres del 14 al 15 de setiembre 2015, se denunció que la violación de los derechos de los trabajadores marítimos es un problema que no deja de crecer. Por su parte, la ITF señaló que el grado de cumplimiento del Convenio sobre Trabajo Marítimo sigue siendo bajo. Los problemas más habituales reportados por los trabajadores del mar son la falta de pago a tiempo de los salarios y el establecimiento de salarios por debajo del mínimo establecido por la OIT. Los expertos destacan que de los diez primeros países de la lista que peor tratan a sus trabajadores marítimos, nueve de ellos han ratificado el Convenio sobre Trabajo Marítimo.²⁶ «Por más que deseemos que los derechos sean universales es el Estado el que determina su vigencia. Si el poder político no está dispuesto a velar por su cumplimiento, entonces la noción de los derechos permanece vacía» (Harvey, 2007: 77).

Por otra parte, no existen sanciones reales a nivel internacional si estos marcos jurídicos globales son infringidos, pues se trata sobre todo de recomendaciones, de expresiones de deseo que, como se describirá a lo largo de esta tesis, se

24 El autor señala prácticas como el *flogging*, que consiste en azotar a la tripulación que no respetaba las normas impuestas por los patrones llevada a cabo por lo menos hasta principios del siglo xx.

25 OIT, «Convenio sobre el Trabajo Marítimo». Disponible en: <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang-es/index.htm> [Consultado el 18 de junio de 2017].

26 Fuente: *LogiNews*. «Condiciones laborales de trabajadores marítimos no mejoran». Desde el muelle. Disponible en: <http://www.desdeelmuelle.com/condiciones-laborales-de-trabajadores-maritimos-no-mejoran/> [Consultado el 18 de junio de 2017].

encuentran sujetos a unas relaciones asimétricas de poder entre las naciones, así como a la primacía del crecimiento económico como valor por sobre la protección de los derechos de los trabajadores migrantes (Likic-Brboric y Schierup, 2011).

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). Sin embargo, considero que forma parte de la lógica de acumulación del capitalismo globalizado. Los circuitos de oferta y demanda de trabajadores desterritorializados se encuentran entrelazados con otras dinámicas de la economía global: la privatización de los servicios portuarios, creación de zonas francas, intensificación de contactos transnacionales entre agencias marítimas y las empresas pesqueras, etcétera.

Es sumamente significativo ver en el puerto de Montevideo (Uruguay) trabajadores de diferentes nacionalidades (peruanos, indonesios, ghaneses) embarcados en buques de banderas distintas 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.

Investigar la inserción laboral de trabajadores migrantes en la pesca industrial en Montevideo implica integrar a los estudios sobre el trabajo y la vida de los pescadores su carácter internacional, pues es una actividad que trasciende las fronteras del Estado-nación e incluye relaciones laborales internacionales.

FRONTERAS LÍQUIDAS

La pesca industrial consiste en la captura de recursos naturales con una amplia distribución geográfica debida, principalmente, a su cualidad migratoria. Tales migraciones de especies marinas poco tienen que ver con las fronteras nacionales. Por lo tanto, la captura de determinadas especies muchas veces se realiza en mares distantes del lugar donde finalmente serán consumidos.

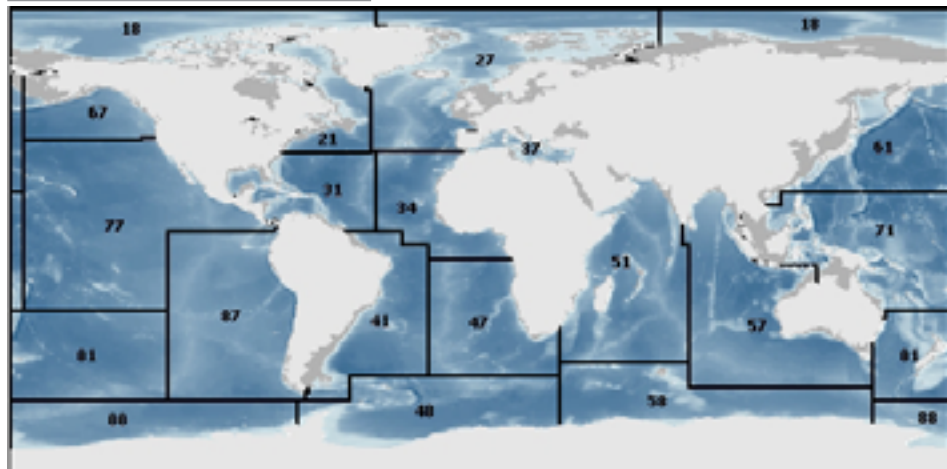
El Atlántico Sur, por ejemplo, pertenece a la denominada zona de pesca de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO, por sus siglas en inglés), área 41, en la cual se encuentran especies como la brótola, el calamar patagónico, el gambón argentino, la merluza cola, la merluza rosada, etc. Sin embargo, estas especies son consumidas en diferentes continentes. De acuerdo con Astori y Buxedas (1986), promediando la década del ochenta, los países del Tercer Mundo participaban con cerca de la mitad de la captura en el mercado pesquero mundial. Asimismo, según Galli (2007), la Unión Europea es el principal mercado para los productos pesqueros importados en la actualidad.

Diferentes técnicas desarrolladas a lo largo de la historia para asegurar el mantenimiento en buen estado de la captura²⁷ han posibilitado que las expediciones

²⁷ En 1946, por ejemplo, se construyó en Irlanda el primer ballenero factoría con sistema de congelación a bordo.

pesqueras puedan realizarse cada vez más lejos del puerto desde donde ha zarpa-
do el buque originalmente y de donde se pretende comercializar el producto. Es
así que la actividad de captura puede realizarse en aguas internacionales o en el
mar territorial de uno o varios países.

IMAGEN 2. ZONAS DE PESCA (FAO)



Fuente: <www.fao.org>

Pero si las fronteras territoriales de nuestros Estados-nación son una cons-
trucción reciente y en constante reformulación, las fronteras marítimas lo son
aun más. No será hasta 1969 que el Estado uruguayo extenderá su jurisdicción
sobre el mar a doscientas millas náuticas desde la costa, las que hasta entonces se
limitaban a siete millas.²⁸ El Estado peruano lo había hecho previamente en 1947
y Argentina en 1946.

Estos hechos no estuvieron exentos de tensiones, pues la extensión del mar
territorial significó en los hechos la obligación de las flotas pesqueras extranjeras
de solicitar y pagar permisos de pesca a los gobiernos de los Estados ribereños.
Después de la extensión del mar territorial uruguayo a doscientas millas, por
ejemplo, los gobiernos de países sedes de empresas pesqueras que realizaban sus
actividades de captura en mares adyacentes a las costas uruguayas hicieron llegar
al gobierno local su inconformidad con la decisión y se rehusaban a acatarla.²⁹

28 En agosto 2014 la Organización de las Naciones Unidas (ONU) autorizó a Uruguay a extender
su mar territorial a 350 millas náuticas. Más información: Subrayado. «Uruguay amplió su terri-
torio sobre el océano». Desde el muelle. Disponible en <<http://www.desdeelmuelle.com/304/>>.
[Consultado el 18 de junio de 2017].

29 En una nota publicada por Guzmán Díaz en el semanario *Brecha* el 7 de febrero de 1986, se rese-
ñan diferentes mensajes oficiales recibidos por el gobierno uruguayo:
23 de febrero de 1970, Países Bajos: «El Gobierno de los Países Bajos desea recordar al gobierno
de la ROU que estando la mar abierta a todas las naciones ningún estado podrá legítimamente
someter a cualquier parte de ella a su soberanía».

Sin embargo, las doscientas millas como medida para las zonas económicas exclusivas (ZEE) de los países costeros se iría aplicando progresivamente a nivel mundial. Es así que en 1982 más de cien Estados firmaron la Convención sobre el Derecho del Mar en Nueva York, la cual consolidaba el control nacional sobre una vasta extensión de aguas que anteriormente eran consideradas internacionales. En la actualidad el 99 % de los recursos marinos vivos explotados están situados dentro de las ZEE³⁰ (Novoa, 1989).

EUROPA NO ESTÁ TAN LEJOS

Coincidentemente con la extensión del control estatal sobre vastas extensiones de mar comenzaron a tener lugar, por lo menos en el cono sur, diferentes convenios y tratados internacionales por los derechos de pesca entre países ribereños y potencias pesqueras.

Considerando que, además de su ZEE, Uruguay comparte una zona común de pesca con Argentina³¹ y que debido al carácter migratorio de las diversas especies marinas que habitan el Río de la Plata y el océano Atlántico existen múltiples interdependencias entre la actividad pesquera de ambas naciones (Astori y Buxedas, 1986); es posible citar convenios firmados por Argentina con terceros países que forman parte del complejo entramado políticoeconómico y social que tiene como marco el flujo migratorio analizado en esta tesis.

Así por ejemplo, se puede señalar que en setiembre de 1993, el Gobierno argentino y la Comunidad Económica Europea (CEE) firmaban el Acuerdo sobre

2 de marzo de 1970, Gran Bretaña: «No le es posible al Gobierno de Su Majestad Británica reconocer la validez de este reclamo y en la medida que estas disposiciones legislativas son contrarias a la ley internacional, el gobierno de Su Majestad Británica conforme con ello, se reserva sus propios derechos y los de sus nacionales y sus naves».

3 de marzo de 1970, Estados Unidos: «El gobierno de los Estados Unidos de América considera necesario explicar sus puntos de vista de que bajo el derecho internacional no tiene ninguna obligación de reconocer extensiones unilaterales del mar territorial más allá del límite tradicional de tres millas. El gobierno de los EUA se reserva sus derechos y los de sus ciudadanos en todas las áreas afectadas por el decreto del 3 de diciembre de 1969».

7 de mayo de 1979, URSS: «La Unión Soviética tiene conciencia de que algunos países en virtud de ciertas condiciones específicas, tienen interés en preservar sus recursos de pesca y otros recursos cerca de sus costas. Sin embargo, la solución correcta al problema de asegurar las necesidades de uno u otro estado ribereño no puede ser encontrada por medio de las pretensiones unilaterales a extensas zonas de la alta mar, sino sobre la base de la conciliación razonable de estas necesidades con los principios de la libertad de alta mar, lo que respondería a los intereses de todos los Estados. El decreto adoptado es en el fondo, un intento de extender la soberanía del Uruguay a la altamar en perjuicio de los derechos e intereses de otros Estados, restringir la libertad de navegación marítima y comunicación aérea, como asimismo la actividad de pesca de los Estados. El Gobierno de la URSS considera necesario declarar que no puede reconocer este acto del Gobierno del Uruguay conforme a derecho».

³⁰ La Convención entraría en vigor en 1994 después de ser ratificada por el gobierno de Guyana.

³¹ A partir de 1977 se puso en funcionamiento la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo Argentino-Uruguayo (CTMFM). Véase: CTMFM: <<http://ctmfm.org/>> [Consultado el 30 de junio de 2017].

las Relaciones en Materia Pesquera entre la Comunidad Europea y Argentina, según el cual el primero cedía a la segunda una reserva de pesca de 25.000 toneladas anuales, sobre todo de merluza y de calamar, a cambio de nuevos buques pesqueros (Colombo, 2014). La presencia de buques congeladores comunitarios, sobre todo españoles, en aguas territoriales argentinas fue entonces notoria. Sin embargo, años más tarde, a causa de la sobreexplotación de la merluza común (*Merluccius hubbsi*), en junio de 1999, el gobierno argentino aprueba la Ley 25.109 de Emergencia Pesquera,³² la cual establecía en su artículo 6.º que «los buques arrastrero-congeladores y factorías deberán desarrollar sus tareas de pesca al sur del paralelo 48º sur...». Los pesqueros europeos debieron, entonces, desplazar sus actividades de captura al extremo sur del océano Atlántico.

Décadas atrás, otro tipo de estrategia llevada adelante con el fin de abaratar el acceso a los caladeros dentro de las ZEE, fue la creación de empresas mixtas. Estas facilitaban la actividad de buques pesqueros extranjeros en los denominados mares territoriales, así como la exportación de los productos de la pesca realizados con tales barcos hacia distintos mercados. Uno de estos casos es el del Grupo Pescanova, que en 1975 se instaló en Uruguay como Pesquerías Belnova S. A. De acuerdo a lo descrito por la empresa en su página web: «esto [...] permite, en un contexto donde el pescado es cada día más caro, disponer de materia prima suficiente sin necesidad de recurrir a otros proveedores».³³ Como señala Harvey (2007), cada crisis capitalista se ha solucionado mediante ajustes espaciotemporales. La relocalización de determinadas actividades productivas en diferentes partes del globo —facilitada por la reducción de los tiempos en los desplazamientos y la comunicación— ha sido una de las estrategias desarrolladas a partir de la crisis del petróleo en 1973, fecha en la que según el autor se inicia la nueva fase de acumulación conocida como neoliberalismo. La intensa presencia de buques europeos o asiáticos en el extremo sur del mundo responde a la necesidad de acceder

32 Texto completo: Ministerio de Economía. Disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/25000-29999/25109/norma.htm> [Consultado el 26 de octubre de 2017].

33 Pescanova: <<http://www.pescanova.com/ES/content/QUIENES-SOMOS>> [Consultado el 30 de junio de 2017] y Belnova: <<http://www.belnova.com.uy>> [Consultado el 30 de junio de 2017].

También crea empresas en países como Mozambique (Pescamar Ltda.), Guinea (Afripesca), Camerún, Marruecos, Chile, Argentina, Australia, Mauritania o Escocia, entre otras. Actualmente, el Grupo Pescanova está compuesto por más de 160 empresas entre sociedades que dependen directamente y en su totalidad del Grupo, filiales y empresas subsidiarias, sociedades participadas y uniones estratégicas o *jointventures*. Pescanova está presente en los cinco continentes, en más de veinte países, tiene una flota propia de más de cien buques, cerca de cincuenta instalaciones de acuicultura, más de treinta plantas de procesamiento, procesa más de setenta especies marinas, vende con 16 marcas comerciales propias y empleaba a unas diez mil personas. En abril de 2013, la compañía solicitó el precurso de acreedores en Vigo a causa de una deuda de 1522 millones de euros (ocho veces sus resultados de explotación anuales). Tras sucesivos planes de rescate, la Nueva Pescanova tiene entre sus accionistas a diferentes fondos de inversión y bancos multinacionales (svp Global, Ergon Capital Partners, HSBC Bank). Fuente: La voz de Galicia, Disponible en: <<http://www.lavozdeg Galicia.es/temas/pescanova>> [Consultado el 30 de junio de 2017].

a los recursos naturales indispensables para una industria alimenticia de escala mundial como lo es la industria pesquera. Pero, además de los recursos naturales, el capitalismo necesita de la fuerza de trabajo para su reproducción.

Desde la revolución industrial la disponibilidad de trabajadores y las migraciones —ya sean dentro de las fronteras nacionales o a través de ellas— han estado estrechamente vinculadas. En la actualidad, las nuevas formas de deslocalización de las actividades productivas han determinado también diferentes formas de aprovechamiento global de mano de obra.

Ahora bien, ¿cómo la migración de varones peruanos hacia Montevideo para embarcar en buques de pesca industrial se inserta dentro de estos procesos globales de relocalización de la captura y abaratamiento del trabajo? Es lo que se analizará en el próximo capítulo.

SÍNTESIS DEL CAPÍTULO

El trabajo en buques de pesca industrial reúne ciertas especificidades que determinan una particular forma de explotación de la mano de obra. Ella implica una sujeción total del trabajador a su tarea productiva durante el tiempo que dura la campaña en el mar. Del mismo modo, la relocalización de la actividad de captura ha sido acompañada por la contratación de trabajadores de diferentes orígenes nacionales. Estas tripulaciones internacionales suelen ser objeto de maltrato y abusos sustentados en la vulnerabilidad de los trabajadores que, lejos de su territorio nacional, carecen de protección legal en buques y puertos donde son extranjeros. En este contexto, el reclutamiento de marinos peruanos en Montevideo aparece como un ejemplo más de diferentes estrategias globales para el aprovechamiento de la mano de obra en la industria pesquera.

CAPÍTULO III.

ENTRE DOS NACIONES LATINOAMERICANAS

INTRODUCCIÓN

Como señala Sayad (1999: 17), eso que se denomina inmigración en una sociedad es emigración en otra. Inmigración y emigración representan dos caras de una misma realidad y no es posible explicar la primera sin dar cuenta de la segunda. Al comenzar a abordar la migración de varones peruanos hacia Montevideo, es necesario entonces preguntarse tanto sobre las condiciones que han generado la emigración en el lugar de origen, como sobre los mecanismos de atracción para los migrantes en la sociedad de destino.

En este sentido, la primera parte del capítulo que sigue sintetiza la información existente sobre la población peruana migrante y sobre las migraciones recientes desde y hacia Uruguay. La segunda parte del capítulo hace lo propio con la actividad pesquera en ambos países con el objetivo de dar a conocer las condiciones de la sociedad de partida y la de llegada involucradas en este desplazamiento.

PERÚ Y URUGUAY: DOS PAÍSES EMISORES DE POBLACIÓN

LA EMIGRACIÓN DE PERUANOS AL EXTERIOR

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2015), en 2015 la población de Perú superaba los 31 millones de habitantes (31.151.643); mientras que ese mismo año 1.635.000 peruanos residían en el exterior.³⁴ El 53,3 % de los emigrados son mujeres y el 47,7 % restante son hombres. El 85,7 % del total de migrantes tiene entre 15 y 64 años. Es decir, se trata en su mayoría de personas en edades activas.

Según Altamirano (2004), Perú es uno de los países del hemisferio sur con mayor emigración en el mundo (solo en el año 2003 emigraron 228.000 peruanos) y es también uno de los que recibe la mayor cantidad de remesas: aproximadamente mil trescientos millones de dólares americanos anuales.

Los principales destinos de emigración desde Perú son los Estados Unidos y España. Ambos países son, además, el origen de la mayoría de las remesas. De acuerdo con la publicación: «Informe sobre el perfil del peruano migrante» (OIM e INEI, 2009), las remesas enviadas a Perú se dividen como se consigna en la tabla 2.

³⁴ Véase: INEI: <<https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/poblacion-y-vivienda/>> [Consultado el 30 de junio de 2017].

TABLA 2. REMESAS ENVIADAS A PERÚ POR PAÍS DE ORIGEN

País de origen	%
Estados Unidos	40
España	15,3
Japón	9,4
Italia	6,2
Chile	4,3
Argentina	3,5
Ecuador	1,0
Bolivia	0,8
Venezuela	0,7
Uruguay	0,7

De acuerdo con estos datos se puede observar que Uruguay ocupa el décimo lugar en la tabla de países desde donde se envían remesas a Perú y que su incidencia en el total no es significativa. De la misma tabla se puede inferir que la emigración de peruanos hacia Uruguay tampoco es una de las más relevantes dentro del total de la población peruana migrante.

ETAPAS EN LA EMIGRACIÓN PERUANA

Altamirano (2003) divide la emigración de peruanos al exterior en cinco fases: la primera desde 1910 a 1950, la segunda desde 1950 hasta finales de 1960, la tercera desde entonces hasta comienzos de la década del ochenta, la cuarta desde 1980 hasta 1992 y la quinta desde 1992 hasta nuestros días.

De acuerdo con el autor, durante la primera fase, muchos peruanos pertenecientes a la oligarquía emigraban a Europa occidental para educarse en universidades como Salamanca, Oxford, La Sorbona o Cambridge. Pero, por otra parte, durante las primeras décadas del siglo xx empresas textiles estadounidenses que tenían algunas subsidiarias en Perú, ante la necesidad de mano de obra, incorporaron a trabajadores peruanos en sus fábricas de Nueva York y Nueva Jersey. Actualmente, en ambas ciudades reside la tercera parte de los peruanos en Estados Unidos (Altamirano, 2003).

Durante la segunda fase, en Perú, al igual que otros países sudamericanos, el número de emigrantes comenzó a superar al de inmigrantes. España, Italia y Francia eran los países de destino preferidos en Europa. Sin embargo, Estados Unidos se convirtió en el país de destino para la mayoría de los emigrantes peruanos a partir de la segunda mitad del pasado siglo.

La década del setenta corresponde a la instalación de un gobierno militar en Perú. Pero no fue la persecución política sino las nacionalizaciones de la banca, de los medios de comunicación, de la minería y la reforma agraria, los factores

que motivaron la emigración de muchos peruanos de clase media y alta. Según Altamirano (2003), en esta época el número de peruanos que residía en el exterior ascendía a 500.000 (300.000 residían en Estados Unidos).

La cuarta fase representa la restauración de la democracia, pero también el inicio de una época marcada por la violencia política y sucesivas crisis económicas. Para 1992 el número de peruanos en el exterior se había triplicado (1,5 millones). Según datos del Ministerio de Relaciones Exteriores peruano, 1989 fue el año de mayor emigración en esta fase. Estados Unidos continuaba siendo el principal destino, pero se sumaban otros países como Japón que ante la necesidad de trabajadores manuales abrió sus puertas a miles de peruanos. En América Latina, Argentina y Chile aparecían como los países de mayor recepción. En todos los casos, las razones preponderantes para la emigración fueron laborales (Altamirano, 2003).

Durante la quinta fase, iniciada en 1992, se profundiza el flujo emigratorio de peruanos hacia otros países de Sudamérica, especialmente hacia Argentina. La política monetaria implementada por el gobierno de Carlos Menem, según la cual un peso argentino equivalía a un dólar estadounidense, es una de las causas señaladas por varios autores en la consideración de Argentina como país de destino para el proyecto migratorio de muchos peruanos³⁵ (Cerrutti, 2005; Altamirano, 2003).

Es necesario señalar que en Perú, al finalizar el mandato de Alan García en 1989 casi el 80 % de la población económicamente activa residente en Lima Metropolitana estaba empleada o subempleada. Un año más tarde (1990) asume la presidencia de Perú Alberto Fujimori, quien dio inicio a una agresiva instalación de reformas neoliberales en el país.³⁶ La escasez de empleo se explicaba por la rigidez del contrato de trabajo y se crearon diferentes modalidades de contratos de naturaleza temporal (por suplencia, por obra). Se incentivó la tercerización de actividades, creció el trabajo informal y disminuyó considerablemente la participación de los trabajadores en los sindicatos.³⁷ Así, diez años después, en el Perú urbano, el empleo independiente —incluyendo a los trabajadores familiares no remunerados— ascendía a la mitad del empleo total (Pascó-Font y Saavedra, 2001).

En este contexto, según Altamirano (2003), la necesidad de hallar un trabajo mejor remunerado es la razón de expulsión mayoritaria entre la población

35 El número de peruanos residentes en la ciudad de Buenos Aires se multiplicaría por diez durante esta década (Cerrutti, 2005).

36 «El régimen personalista de Fujimori es presentado en ese momento ante el país como imprescindible tabla de salvación frente a la insurgencia creciente del grupo Sendero Luminoso, los desastres económicos de la corrupción de Alan García y la partidocracia; se hablaba sin descanso de por fin reinsertar a Perú en la economía mundial. [...] Con esas premisas en el escenario, la captura de Abimael Guzmán y el descenso de la inflación del 7600 % en 1990 a un 11,5 % en 1995 pretenden ser logros justificadores de cualquier desafuero, como las detenciones de miles de personas acusadas de terrorismo por los jueces sin rostro de las cuales la inmensa mayoría eran inocentes» (Rojas Andrade, 2008).

37 En Perú, por ejemplo, en 1977 el porcentaje de asalariados privados sindicalizados era del 30 % y en 1997 ese número se redujo al 6 %.

peruana. De acuerdo con el autor, por la misma ocupación se ofrecen salarios diferentes en otros países, incluso dentro de América Latina. Pese a que los empleos en los que se insertan los migrantes peruanos se asocian a tareas manuales, con mayores riesgos y menor prestigio en la escala de ocupaciones, los sueldos pueden ser más altos de los que se recibirían en Perú, incluso en tareas no manuales, propias de la clase media e incluso media alta. Algunos migrantes retornados han experimentado una movilidad social ascendente, pues los ahorros resultantes de su trabajo en el exterior les han permitido acceder a bienes propios de una clase inmediata superior a la que pertenecían antes de la emigración.

De todas formas, la violencia política también provocó la emigración compulsiva de peruanos. Se estima que uno de cada cuatro emigrantes peruanos durante las décadas del ochenta y del noventa fueron refugiados políticos (Altamirano, 2003).

En esos años existían en Perú por los menos tres grupos armados: Sendero Luminoso, el Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA) y el comando paramilitar Rodrigo Franco. En este contexto, la represión militar no distinguía entre organizaciones sociales y guerrilla, perjudicando la acción colectiva institucionalizada y a la población residente en las regiones militarizadas. Se calcula que entre seiscientos mil y un millón de personas fueron desplazadas de su lugar de residencia a consecuencia de la violencia política durante esa década (Cerrutti, 2005; Pascó-Font y Saavedra, 2001).

Es decir, entonces, que la peruana es una sociedad donde la emigración —ya sea por razones económicas o políticas— representa una alternativa ampliamente considerada.

EL ESTUDIO DE LAS MIGRACIONES EN URUGUAY COMO PAÍS EMISOR Y RECEPTOR DE POBLACIÓN

A partir de la segunda mitad del siglo xx la emigración hacia el extranjero ha sido uno de los fenómenos demográficos que más ha marcado a la sociedad uruguaya: en 1996 se estimaba que un 15 % de la población nacida en Uruguay vivía en el extranjero (OIM, 2011; Pellegrino, 2009).

Pellegrino (2009) ubica un primer pico de la emigración uruguaya en la década del setenta, momento en el que el desarrollo del sistema capitalista de escala mundial profundiza la libre circulación de capitales y mercancías, la cual es acompañada de la circulación (restringida, controlada y hasta prohibida) de trabajadores. La crisis económica y política en nuestro país determinó la construcción de redes de migrantes que sentaron las bases para que la sociedad uruguaya se insertara en la globalización neoliberal exportando fuerza de trabajo (calificada y no calificada) a relativo bajo costo para las economías receptoras (Taks, 2010: 156).

Otra importante oleada emigratoria tuvo lugar en 1982 tras la devaluación conocida como la *crisis de la tablita*. El último pico emigratorio —también vinculado a un proceso de crisis económica— se ubica entre los años 1998 y 2003, período

durante el cual el desempleo alcanzó el 17 % (año 2002). Esta contracción en el empleo se explica no solo por la crisis financiera sino también por la reestructuración del trabajo en un marco de apertura económica: durante la década del noventa crecieron las actividades de base primaria y los servicios, principalmente vinculados con el comercio exterior, los cuales utilizan menor cantidad de trabajadores que las actividades productivas industriales (Taks, 2010; OIM, 2011).

Los migrantes uruguayos son sobre todo personas jóvenes: el 55 % de los emigrantes en el período 2000-2006 tenía entre veinte y treinta años. Entre ellos existe un leve predominio de los varones sobre las mujeres. El 70 % ha alcanzado niveles intermedios de formación y en los países de destino se insertan en actividades económicas relacionadas sobre todo con el sector de servicios (OIM, 2011). Según Taks (2010), tanto en las etapas de saldo migratorio positivo durante las primeras décadas del siglo xx como en las de neto predominio emigratorio señaladas, los principales factores de atracción o expulsión de migrantes en Uruguay han sido la presencia o ausencia de oportunidades de trabajo, junto con el aumento o la caída de los salarios. Precisamente las dificultades de inserción laboral entre los varones constituyen un factor de expulsión de Uruguay que actúa en forma permanente (OIM, 2011).

De acuerdo con lo expuesto, tanto Perú como Uruguay son considerados *países emisores de población*. En ambos la emigración representa un fenómeno estructural y se ha constituido en una de las estrategias inmediatas frente a las crisis económicas por la población que cuenta con los recursos económicos o sociales para hacerlo.

En la última década se observa un crecimiento económico continuado en Uruguay debido, principalmente, al incremento de las exportaciones de productos primarios y a las actividades vinculadas a servicios. El desempleo se redujo al 6 % en 2011, al tiempo que los principales destinos de los emigrantes atraviesan una importante crisis económica con altos índices de desempleo y recortes a las políticas sociales, lo cual ha propiciado un importante flujo de retorno hacia nuestro país (OIM, 2011).

En este contexto, la emigración y el retorno de connacionales han sido temas que han preocupado profundamente tanto a la sociedad como a la academia uruguaya. Como consecuencia, los flujos migratorios desde otros países de América Latina ha sido un tema poco abordado o debatido, profundizando su invisibilidad (Uriarte, 2011).

Con el objetivo de revertir dicha invisibilidad de los flujos de inmigrantes recientes, conocer las realidades de los inmigrantes y prevenir o denunciar fenómenos de discriminación, desde la Udelar (De los Campos y Paulo, 2001), la Organización Internacional para las Migraciones (OIM, 2011), el Ministerio de Educación y Cultura (MEC) (Uriarte, 2011) y el Ministerio de Desarrollo Social (Mides) (Diconca, 2012), se han llevado adelante diferentes investigaciones sobre los inmigrantes llegados a nuestro país a partir del año 2000.

En algunas de dichas investigaciones (De los Campos y Paulo, 2001 y Mides, 2012) se hace referencia a la crisis social y política vivida en Perú durante la década del noventa como una de los condicionantes para el inicio de la migración peruana hacia nuestro país. Sin embargo, restan analizar las condiciones que propician el ingreso de trabajadores peruanos en la pesca en Montevideo. Quedan aún en el aire las preguntas sobre cómo se constituye Uruguay en país de destino para los hombres jóvenes que migran desde Perú y qué hace al sector de la pesca de factoría un nicho de trabajo interesante para ellos. Para comenzar a responder estas preguntas, a continuación se reseñan las principales características de la industria pesquera en Perú y en Uruguay.

DOS NACIONES COSTERAS

Tanto Perú como Uruguay son países ribereños: uno con costas sobre el océano Pacífico y el otro de cara al Río de la Plata y el océano Atlántico. Sin embargo, el desarrollo de la pesca en ambos países ha tenido una relevancia desigual.

Perú es considerado un país pesquero y ha ocupado el primer lugar entre los exportadores de recursos marinos a nivel mundial en varias ocasiones, por ejemplo, en la década del setenta, cuando la pesca industrial era llevada adelante por el Estado peruano; y a principios de 1990, cuando las plantas procesadoras y sus flotas pasaban a manos de capitales privados (Bethell, 2002).

La pesca del fresco en Perú se orienta a la captura de una gran variedad de especies y se destina sobre todo al consumo interno. La pesca de altura —dedicada en gran parte a la captura de anchoveta y sardina— se vuelca a la exportación, tanto de peces para el consumo humano como para la fabricación de harina y aceite de pescado.

No obstante, como consecuencia de varios factores —entre ellos la explotación irracional de los recursos pesqueros y fenómenos climáticos como El Niño³⁸— el sector ha sufrido periódicas crisis que han determinado continuas fluctuaciones en la disponibilidad de empleos (Bethell, 2002). En épocas de auge, como durante la década del ochenta, la pesca industrial generó 53.000 puestos de trabajo (sumando la fase extractiva y la de procesamiento). Sin embargo, en 2006, de acuerdo con datos de la Asociación Civil Labor (2007), los trabajadores de la pesca en Perú vieron reducidos sus días laborales a menos de sesenta al año.

En Uruguay, por su parte, la pesca industrial fue impulsada a partir de la década del setenta mediante la Ley 13.833 de Riquezas del Mar, promulgada en 1969,³⁹ y el Plan de Desarrollo Pesquero (1974). La primera, extendía la ZEE de Uruguay a doscientas millas desde la costa y regulaba la explotación de los recursos marinos dentro de esta. Por su parte, el Plan de Desarrollo Pesquero otorgó diversos apoyos

38 Los efectos de El Niño sobre las poblaciones de peces en las costas peruanas registrados durante las últimas décadas fueron especialmente fuertes en los años 1982-1983 y 1997-1998.

39 «La pesca industrial en Uruguay». *Desde el muelle*. Disponible en: <<http://www.desdeelmuelle.com/la-pesca-industrial-en-uruguay/>> [Consultado el 29 de junio de 2017].

crediticios y exoneraciones a quienes invirtieran en el sector. El principal objetivo de esta política pesquera era potenciar la exportación de recursos naturales poco aprovechados hasta ese momento en un contexto de progresivo agotamiento de los recursos pesqueros en los mares del norte, así como de masificación de la comercialización de pescado y otros frutos del mar como productos congelados (Mendy, 2011; Yaffé, 2009; Galli, 2007; Astori y Buxedas, 1986).⁴⁰ El empleo generado por la industria pesquera se expandió aceleradamente entre 1974 y los primeros años de la década del ochenta en Uruguay. De este modo, si para mediados de los setenta se estimaba que la pesca empleaba de forma directa a unas mil cien personas (de las cuales el 30 % eran tripulantes de las embarcaciones⁴¹) hacia 1986 el número ascendía a unas siete mil personas, de las cuales el 80 % correspondía a la actividad realizada en las plantas de procesamiento (Astori y Buxedas, 1986).

En la actualidad, la flota pesquera uruguaya está compuesta por 25 barcos, seis de ellos son congeladores y cuatro son barcos factoría (Galli, 2007), mientras el resto de la flota industrial se dedica a la pesca del fresco. No ha sido posible recabar datos sobre cuántos trabajadores se emplean actualmente en la pesca en la fase de captura. Según datos del SCEAM de la Udelar, entre ambas fases del complejo pesquero —captura y plantas de procesamiento en tierra (18 en la actualidad)— se estima una ocupación de 3850 trabajadores (Mendy, Migliario y Etchebehere, 2011). Según entrevistas a dirigentes del Suntma el número de trabajadores ascendería a ocho mil. Seguramente, la condición zafral del trabajo en ambas fases determina la diferencia en las estimaciones.

Desde el año 2010 la Unidad de Relaciones y Cooperación con el Sector Productivo del SCEAM viene desarrollando junto al Suntma actividades de investigación y análisis para contribuir a mejorar las condiciones de trabajo y producción en el sector pesquero a través del proyecto «Abordaje de los problemas productivos del complejo pesquero uruguayo».⁴² Según lo publicado por los investigadores, el actual modelo productivo en la pesca si bien contribuyó al desarrollo de la industria, el empleo y las exportaciones, también promovió un modelo productivo extractivo y exportador donde el ritmo de trabajo está supeditado a las demandas del mercado mundial (Mendy, Migliario y Etchebehere, 2011).

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

41 No existen datos sobre el origen de los tripulantes de los buques en ese momento. Sin embargo, es posible señalar que muchos de los trabajadores del mar uruguayos entrevistados y otros con los cuales han surgido conversaciones informales han migrado desde el interior del país.

42 Lepratti, P. (2014). «Trabajar a morir». *Encuentros Uruguayos*. Disponible en: <http://www.encuru.fhuce.edu.uy/images/revistas/Encuru_numero_07.pdf> [Consultado el 10 de abril de 2018].

Este modelo de producción no ha sido modificado desde los años setenta, las naves de la flota nacional son obsoletas y los recursos pesqueros escasean a causa de la pesca indiscriminada, poniendo en riesgo los puestos de trabajo en el sector. Dicha situación ha llevado a los investigadores y a los trabajadores sindicalizados a sostener que el modelo de producción pesquero vigente es un *modelo agotado* (Mendy, Migliario y Etchebehere, 2011). Por lo tanto, no es posible explicar la inserción laboral de cientos de trabajadores migrantes en el sector pesquero observando únicamente la evolución de la industria nacional.

¿Por qué la pesca industrial se ha convertido en un sector productivo atractivo y posible para la inserción de trabajadores migrantes que llegan desde Perú a partir de los años noventa? Como se ha venido insistiendo en las páginas precedentes, la respuesta a esta pregunta implica reconocer el carácter internacional de la economía pesquera, la inserción del puerto de Montevideo como parte de esta y evidenciar las dinámicas globales subyacentes a estas trayectorias migratorias.

LAS NAVES DE BABEL

Como se mencionó en el capítulo anterior, la contratación de marinos de diferentes orígenes nacionales es una práctica común en la pesca. Así también, los trabajadores del mar peruanos no han sido los primeros ni los únicos en elegir a Montevideo como puerto para embarcar o como ciudad para radicarse. En el libro *La Banda Oriental: frontera, pradera y puerto*, Reyes Abadie, Bruschera y Melogno señalan que la apertura al comercio exterior del puerto de Montevideo facilitó la radicación de marinos de diverso origen en la ciudad. «Muchos se casaron con hijas del país y fueron constituyendo la clase mercantil montevideana» (Reyes Abadie, Bruschera y Melogno, 1965: 42). Por otra parte, a lo largo de la investigación he conocido a marinos argentinos, chilenos, croatas y de otros orígenes nacionales que han elegido vivir en esta ciudad, porque les gustó, por la disponibilidad de embarque o porque fueron abandonados aquí por sus empleadores sin haberles abonado el pago por su trabajo.⁴³

43 El desembarco de tripulantes en puertos lejanos a los de su país de origen es una práctica frecuente aún en nuestros días. Cuando esto sucede en Montevideo, la mayoría de las veces, estos trabajadores acuden al Suntma en busca de asesoramiento y apoyo legal para poder cobrar sus haberes y regresar a sus hogares. Por ejemplo, en setiembre de 1992, tras siete meses de no recibir su salario, 75 tripulantes de un pesquero ruso eran desembarcados en Montevideo. Véase nota completa en: «Setiembre 1992: 75 tripulantes de buque pesquero ruso desembarcados en el puerto de Montevideo» *Desde el muelle*. Disponible en: <<http://www.desdeelmuelle.com/setiembre-1992-75-tripulantes-de-buque-pesquero-ruso-desembarcados-en-el-puerto-de-montevideo/>> [Consultado el 18 de junio de 2017].

Un caso más reciente ocurrió en mayo de 2014, cuando 28 trabajadores de origen africano denunciaron, entre otras cosas, no haber recibido el pago por los últimos siete meses de trabajo en altamar a bordo de un pesquero chino. Véase nota completa en: «28 trabajadores africanos denuncian malos tratos en barco chino». *Desde el muelle*. Disponible en: <<http://www.desdeelmuelle.com/28-trabajadores-africanos-denuncian-malos-tratos-en-barco-chino/>> [Consultado el 18 de junio de 2017].

Sin embargo, aunque no existen datos estadísticos, el número de trabajadores del mar peruanos embarcando en Montevideo es visiblemente mayor que el de los marinos de cualquier otra nacionalidad.

Francisco (dirigente del *Suntma*) puntualizó en una entrevista: «Ahora no es tanto, no... pero, hace unos años caminabas por la Ciudad Vieja ¡y cientos de peruanos parados en frente a una agencia marítima!».

Datos consulares recopilados por De los Campos y Paulo en el año 2001 indicaban que el 75 % de los más de mil hombres registrados en el consulado peruano trabajaba en la pesca. Esta significativa presencia de trabajadores peruanos en la pesca ha llevado a que el antropólogo Javier Taks (2010) señalara la existencia de una *división étnica* del trabajo entre los inmigrantes recientes en Uruguay de acuerdo con la cual los peruanos son reconocidos como trabajadores del mar en flotas pesqueras industriales, aunque no especifica las razones de esta división.

No me ha sido posible entrevistar a dueños o directivos de agencias marítimas para consultarles sobre los motivos de la contratación de trabajadores de origen peruano para trabajar en la pesca. No obstante, de acuerdo con Emilio Cazalá, redactor de la sección «Marítimas» del diario *El País*:

Los españoles han optado en esta parte del Atlántico, por marinos peruanos que en su inmensa mayoría son muy eficientes y profesionales. Por lo que sabemos, estas tripulaciones tienen salarios por debajo de los países propietarios pero no tanto, porque cada día se acercan más al salario de un español,⁴⁴ por ejemplo, y el hecho es que cada día también escasean los recursos humanos para trabajar a bordo de las naves.⁴⁵

En reiteradas ocasiones, marinos peruanos y uruguayos me han comentado sobre las dificultades de la vida a bordo —en la cual se combinan trabajo y convivencia— cuando existen diferencias de idiomas y costumbres entre los tripulantes. Como señala el sociólogo y capitán de marina mercante Rodríguez-Martos:

En un barco con tripulación internacional, además del fraccionamiento que se pueda producir por la propia estructura clásica de toda tripulación, se creará otro más a causa de las diversas nacionalidades, lo cual dará lugar fácilmente a faltas de entendimiento y comprensión, pero también a menosprecios y rencores [...]. La comunicación entre los tripulantes es muy importante, tanto a nivel de funcionamiento de la tripulación como a nivel de la incidencia en la vida cotidiana de cada tripulante (1996: 34).

Quizás por ello la contratación de trabajadores peruanos por parte de buques cuya oficialidad es española se deba a las facilidades provenientes de un idioma y

44 Durante mis visitas al puerto fue posible ver varios buques españoles, pero con BDC de Togo o Belice tripulados por jóvenes indonesios. Quizás esta paridad de salarios entre marinos peruanos y españoles sea la que ha llevado a un aumento de la presencia de trabajadores del mar de ese origen en la actualidad.

45 Cazalá, E. (2010). «No es aconsejable embargar a pesqueros», *El País*. Disponible en: <<http://historico.elpais.com.uy/100802/pecono-505566/economia/No-es-aconsejableembargar-a-pesqueros/>> [Consultado el 18 de junio de 2017].

costumbres en común. Pero este hecho no explicaría del todo la contratación de trabajadores peruanos por sobre la de otros de habla hispana, por ejemplo.

Resulta necesario, entonces, indagar sobre los mecanismos que vinculan o han vinculado a la actividad pesquera peruana y uruguaya y que podrían haber determinado el inicio del flujo migratorio estudiado.

¿PIONEROS PROFESIONALES DE LA PESCA?

Si bien el universo de estudio de esta investigación comprende a trabajadores del mar peruanos que han llegado a Montevideo en busca de embarque entre los años 1992 y 2012, en la búsqueda de pistas para poder establecer alguna hipótesis sobre los inicios de este flujo migratorio, entrevisté a Nolberto Cosme, quien llegó a Uruguay en 1979 contratado por la empresa pesquera Astra,⁴⁶ para trabajar como capitán de barco en la pesca de la anchoíta.

Desde sus inicios, las principales especies objetivo de la pesca industrial en Uruguay fueron la merluza, la pescadilla y la corvina. Pero desde su fundación en 1979, Astra tenía como objetivo producir harina y aceite de pescado a partir de la captura de la anchoíta, especie que Nolberto había capturado durante décadas para pesqueras de Perú y Colombia.

Nolberto: Yo vine contratado de forma especial, por intermedio de la FAO y la compañía Astra... Vamos a decir... de forma especial a pescar la anchoíta. Esa fue la... la... el fundamento fue ese: pescar la anchoíta. Porque acá en ese momento no había gente que sabía pescarla, con el arte ese con el que yo vine a pescar.⁴⁷ Mientras estuve pescando en la empresa... creo que me fue bastante bien.

Patricia: ¿Así que vino contratado por Astra?

Nolberto: Sí.

Patricia: ¿Y el contacto cómo se inició?

Nolberto: Antes de venir acá estaba en Colombia. Yo me inicié en el Perú. Yo empecé a trabajar en Perú. En OYSSA.⁴⁸

Patricia: ¿En qué empresa?

Nolberto: OYSSA, una de las más grandes. ¿No sé si escuchaste hablar de la empresa... Luis Banchemo Rossi?⁴⁹

Patricia: No.

Nolberto: Ah, bueno. Él era de los jefes, de los más grandes de Sudamérica en la pesca. Y bueno, ahí fue... las cosas... De política no te voy a hablar porque no cabe. El gobierno en ese momento, en esa fecha... pasó una desgracia. Lo mataron... ¡lo asesinaron al hombre! Las empresas se disolvieron y aparte...

46 Astra fue fundada en 1979 con inversión de capitales daneses. Contaba con una planta procesadora en La Paloma, Rocha y ocho barcos pesqueros (*El Timón*, noviembre de 1999).

47 El arte de pesca utilizado mayormente por la pesca industrial en Uruguay es la red de arrastre. La técnica en la que Nolberto Cosme es experto es la pesca con red de cerco.

48 Operaciones y Servicios S.A.

49 Empresario pesquero asesinado en 1972. Después de su muerte sus empresas fueron estatizadas por el gobierno de Juan Velasco Alvarado, por lo que se ha sugerido la participación del Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas en dicho crimen.

la corriente del Niño como que acompañó, y mucha gente migraron. Entre los que migraron, migró un personaje de mucho peso en la empresa que ocupó un cargo en la FAO. Yo al poco tiempo también salí de la empresa, por mi gusto... También salí, pero por mi gusto. Fui a trabajar al África, del África me fui a Colombia. Me encontré con mi jefe... Mi jefe, él me propuso el Uruguay y yo le dije que «Sí, con gusto», que podía hacerlo, pero siempre y cuando se tomara en cuenta a mi familia. Cuando él me dijo «Bueno, yo te voy a dar una respuesta», no pasó mucho tiempo y me hizo saber que sí. Entonces ya yo me hice ilusiones de dejar Colombia esperando que él me mandara el pasaje, ¿no?

Patricia: ¿Y en Colombia usted estaba solo o estaba con su familia?

Nolberto: Estaba solo. Justamente por eso, estaba solo...

La planta de procesamiento de anchoíta se instaló recién en 1982, pero esta línea de producción no fue rentable y no tuvo continuidad (Astori y Buxedas, 1986). Finalmente, Astra se declara en quiebra en 1993. Nolberto continuó trabajando como capitán para otra pesquera en Uruguay hasta que se jubiló en 2008. Actualmente continúa viviendo en Montevideo junto a su familia.

Es posible considerar, entonces, que en primera instancia, el flujo migratorio abordado en esta tesis se haya iniciado a través de la contratación directa de las empresas pesqueras de trabajadores peruanos con formación y experiencia en la pesca industrial. Como señala Sassen (2006), en muchos casos las migraciones han sido iniciadas a través del reclutamiento directo a cargo de empresas, gobiernos, empleadores o traficantes. Una vez que existe una comunidad de inmigrantes, la operación de la red de inmigrantes tiende a reemplazar la contratación externa y comienza a establecerse una cadena de migración.⁵⁰

Ahora bien, la contratación directa de trabajadores peruanos especializados en la pesca no ha sido una práctica sostenida en el tiempo por las empresas nacionales. Desde la segunda mitad de la década del ochenta las pesqueras uruguayas han desacelerado notoriamente su productividad y grandes plantas como Astra y Fripur⁵¹ cerraron de forma definitiva.

⁵⁰ Como se señala a lo largo de la tesis, las redes sociales tienen un rol fundamental al momento de iniciar la migración desde Perú, pero también lo son a la hora de la inserción laboral. Tan es así que algunos jóvenes que llegaron a Montevideo siendo niños o adolescentes junto a sus padres o madres migrantes ingresan en la pesca a trabajar porque algún familiar o amigo les consiguió el empleo. Uno de los casos relevados es el de Carlos Coronel, trabajador del mar y exdirigente sindical, quien llegó a Montevideo con quince años junto a su madre en la década de los noventa. A lo largo de la investigación, por otra parte, he conversado con jóvenes peruanos residentes en Uruguay desde su niñez que estudian en la Escuela Superior Marítima con el objetivo de obtener el título de Maquinista Naval e ingresar luego a trabajar en la pesca por intermedio de familiares o conocidos

⁵¹ La empresa anunció su cierre definitivo en agosto 2015: EFE (2015). «Casi 1.000 trabajadores afectados por el cierre de pesquera en Uruguay». *Investing.com*. Disponible en: <<http://es.investing.com/news/economia/casi-1.000-trabajadores-afectados-por-el-cierre-de-planta-pesquera-en-uruguay-283899>> [Consultado en 18 de junio de 2017].

Sin embargo, como se verá en el siguiente apartado, decisiones gubernamentales en torno a la inserción del puerto de Montevideo a nivel internacional han desencadenado un aumento del número de embarcaciones pesqueras que lo utilizan como escala. Situación que podría haber determinado un incremento en la demanda de tripulantes para buques no nacionales.

EL PUERTO DE MONTEVIDEO: UNA CONEXIÓN AL MUNDO

La presencia masiva de trabajadores migrantes peruanos en Montevideo se inicia durante la década del noventa, década marcada por el aceleramiento de las reformas neoliberales en toda América Latina. Específicamente a nivel portuario, desde 1980, en la región comenzaron a realizarse reformas en los modelos de provisión de servicios. En Uruguay, desde principios de siglo (1916), la actividad en los puertos se rige por una entidad pública, la ANP, que era el único oferente de casi todos los servicios que, a su vez, solo podían ser realizados por trabajadores registrados en listas supervisadas por esta. Progresivamente, a partir de la promulgación de diferentes reglamentaciones (leyes, decretos, concesiones específicas) el sector privado fue ganando mayor participación (Instituto Cuesta Duarte, 2008).

Finalmente, en el año 1992 se dictó la Ley 16.246, que creó el régimen de puerto libre, según el cual el puerto de Montevideo (y posteriormente los otros puertos del país) conforma una zona de libre circulación de mercaderías sin necesidad de autorizaciones y trámites formales. Montevideo se constituía así en la primera terminal de la costa atlántica de América del Sur en operar con este régimen. A partir de esos años la actividad portuaria comenzó a crecer exponencialmente.

Los servicios a los buques extranjeros como reparaciones, trámites burocráticos, recarga de combustible, etc., a partir de entonces serían brindados exclusivamente por las denominadas *agencias marítimas*, que también se encargan de los temas referentes a la tripulación: alojamiento, seguros médicos, etc. De acuerdo a las entrevistas realizadas, estas empresas juegan un rol fundamental en el circuito de contratación de trabajadores peruanos en Montevideo. En dos de los casos relevados, una agencia marítima con sede en Perú fue la encargada de enviar al trabajador a embarcarse en un buque español en Montevideo. En los restantes 13 casos la contratación se realizó por intermedio de una agencia marítima con sede en Uruguay.

Muchos de los barcos pesqueros españoles (con oficialidad del mismo origen) que arriban al puerto de Montevideo y enarbolan BDC 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 con 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).

De acuerdo con Sassen (2006: 35), «muchas veces la inmigración resulta en buena medida de intervenciones no relativas a la inmigración», pero nunca es reconocida como resultado de esas intervenciones. Pretender que la migración es solo el resultado de la pobreza y de las decisiones individuales de los migrantes implica desconocer toda una trama de procesos económicos y políticos de los que también participan los Estados emisores y receptores de la migración.

EMBARCAR EN MONTEVIDEO Y PESCAR PARA EL RESTO DEL MUNDO

De acuerdo con las fuentes relevadas, en Montevideo, durante la segunda mitad de la década del ochenta, era cada vez mayor la presencia de buques pesqueros extranjeros que enarbolaban el pabellón uruguayo como BDC y pescaban en la ZEE local, especialmente buques atuneros japoneses y calamareros coreanos o chinos.

Buscando aumentar los puestos de trabajo para marinos uruguayos, el Suntma realizó gestiones ante las autoridades marítimas para solicitar el cumplimiento de lo establecido desde 1947 por la Ley 10.945⁵² (Suntma, 1983). La denominada Ley de Enarbolamiento del Pabellón Nacional habilita la matriculación de buques civiles extranjeros como pertenecientes a la flota uruguaya con la condición de que arriben al puerto de Montevideo por lo menos una vez al año y que por lo menos el 50 % de su tripulación sea de origen uruguayo.

Muchos de los trabajadores del mar uruguayos entrevistados trabajaron en estos buques. Para los más aventureros, tripular pesqueros extranjeros durante meses significaba una oportunidad de acceder a una mejor paga en dólares. Sin embargo, en ninguno de los dos países, ni en el del barco ni en Uruguay, se realizaban los aportes a la seguridad social de estos trabajadores.

Sin embargo, pocas veces los buques con BDC uruguaya llegaban a completar el 50 % de su tripulación con marinos locales y solo reclutaban a uno o dos trabajadores nacionales. De acuerdo a lo relatado por Walter Marín en sus memorias:

Por el año 86 [...] había cinco barcos chinos en Uruguay. Ya hacía años que estos buques pescaban atún por estas aguas. Pero ese año cambiaron su bandera por la nuestra. Aún nuestro sindicato estaba en la calle Lindolfo Cuestas y se negoció un convenio con estos barcos para que embarcaran el 50 % de tripulantes uruguayos como dice la ley. Entonces, una tarde nos visitó un señor buscando marineros para esos barcos con algo de experiencia en sus artes... y ahí estaba yo... y me ofrecí para embarcar. [...] Yo era el único del 50 % de uruguayos en ese barco. En otros cuatro también tenían a un loco como yo. Nunca hubo un

52 Véase: Parlamento del Uruguay. Disponible en: <<https://legislativo.parlamento.gub.uy/temporales/leytemp1905227.htm>> [Consultado el 30 de junio de 2017].

50 % de tripulación uruguaya en estos pesqueros, por más bandera de nuestro país que tuvieran. En esos años, los barcos de nuestra flota aún pescaban bien, a pesar de la pesca indiscriminada que venía haciéndose desde la dictadura (Lepratti y Marín, 2014: 66).

No obstante, en la década del noventa y a partir del cambio en las modalidades de contratación de trabajadores impulsado por el gobierno nacional, la escasez cada vez más notoria de recursos pesqueros y el aumento del desempleo determinaron que un número mayor de trabajadores del mar uruguayos se embarcaran en buques extranjeros.

Precisamente, en 1991 el Poder Ejecutivo dejó de convocar a los Consejos de Salarios, retirándose de su rol de mediador entre los trabajadores y las empresas. En un contexto donde proliferaban las empresas unipersonales y las agencias de empleo, las relaciones laborales se entendían como contratos entre dos partes que dependían exclusivamente de la oferta y la demanda de trabajo o servicios. En la pesca, específicamente, se promovía la instalación de cooperativas de tripulantes, las cuales debían hacerse cargo de los aportes a la seguridad social y demás contribuciones laborales. Es decir, la modalidad implicaba desconocer la relación de dependencia entre los tripulantes y la empresa pesquera, también en el caso de los buques nacionales (Suntma, 1996; 1997). Trabajar en buques extranjeros, entonces, representaba para los marinos uruguayos la posibilidad de un mayor ingreso, pues el trabajo en buques nacionales tampoco aseguraba la continuidad laboral ni el derecho a prestaciones sociales.

Uno de los ejemplos de flotas extranjeras en Uruguay más recordados por esos años fue la perteneciente al reverendo Moon.⁵³ Sus trece barcos de origen coreano enarbolaban el pabellón uruguayo y de esa forma podían pescar y navegar dentro de la denominada ZEE como si se tratara de una empresa pesquera nacional.⁵⁴

53 Sun-Myung Moon, quien fundó la Iglesia de la Unificación en Corea en 1954 (más conocida como la secta Moon), fue también el jefe de un vasto imperio económico que incluía industrias tan variadas como la venta de armamentos, el fútbol y la prensa en 190 países, entre ellos, EEUU, Uruguay y Argentina. De acuerdo con Juan Montemayor, autor de un libro sobre la secta Moon, en 1981 habrían comenzado las inversiones del grupo en Uruguay, cuando se hizo del 49 % del paquete accionario del Banco de Crédito. Luego adquirió la Imprenta Polo, el hotel Victoria Plaza (Hotel Radisson) y el astillero Atenil entre otros. En la actualidad, el grupo ha cerrado la mayoría de sus emprendimientos en Uruguay y ha mantenido únicamente el hotel Radisson, por el que tiene un contrato por la franquicia hasta el año 2020. El hotel tiene una deuda con la Intendencia Montevideo y ha cerrado su restaurante. El reverendo Moon falleció a los 92 años en setiembre de 2012. Fuente: Muslera, F. (2015). «El declive del Grupo Moon en Uruguay», *El Observador* [en línea]. Disponible en: <<http://www.elobservador.com.uy/el-declive-del-grupo-moon-uruguay-n231655>> [Consultado el 18 de junio de 2017].

54 Durante esos años era notoria la presencia de trabajadores del mar coreanos en Montevideo. Sin embargo, no existen investigaciones académicas sobre migrantes coreanos en Uruguay. De acuerdo a lo publicado por el diario *El Observador* el 7 de octubre de 2011 solo doscientas personas nacidas en Corea viven en Uruguay de acuerdo con los datos de la embajada de aquel país.

Por esos años, el aumento de tripulantes uruguayos en buques de la flota Moon coincide con la proliferación de titulares como estos en la prensa escrita local:

«El desconocimiento de acuerdos salariales, los malos tratos y las deplorables condiciones de trabajo son moneda corriente en los barcos pesqueros coreanos» (*La República*, 7 de febrero 1997), «Sindicato “en guerra” con coreanos» (*El Observador*, 10 de mayo de 1997), «Pescadores hacen denuncia penal contra coreanos» (*El País*, 2 de junio 1997).

En *El Observador* del 9 de junio de 1997 era publicada la siguiente nota:

El empresario, un coreano radicado hace varios años en Uruguay, ha dicho a autoridades navales y del sector que así no puede continuar con la actividad por las pérdidas que sufre. Ya paró cinco barcos y, si detiene a todos, se perdería la fuente de trabajo para entre 200 y 250 pescadores uruguayos. [...] Un veterano oficial naval reconoció que a bordo hay problemas «porque chocan culturas diferentes» [...]. También dijo que los coreanos están dispuestos a trabajar más horas y en condiciones más duras. [...] El informante señaló que hay «una pulsera entre el gremio y la empresa» y afirmó que el *Suntma* «es durísimo».

También aparecen en esa década las primeras referencias a la presencia de trabajadores peruanos buscando embarque en el puerto de Montevideo. Así, el 10 de febrero de 1997 y 3 enero de 1998 es posible encontrar en el diario *La República* los siguientes titulares: «Graves perjuicios. Recia defensa del sindicato del mar a la mano de obra nacional» y «*Suntma*: “Los ilegales peruanos nos sacan el trabajo pesquero”», respectivamente.

En estas notas se menciona el hecho de que estos trabajadores son contratados por buques coreanos y españoles por menores salarios que los trabajadores locales y que no se les realizan aportes a la seguridad social. Unos años más tarde, el 12 julio de 2001, el diario *La República* publicaba una breve nota titulada: «Peruanos son explotados». En ella se informaba sobre «la presencia de una mafia que se encargaba de reclutar peruanos con conocimientos en actividades pesqueras para llevarlos a trabajar a bordo de barcos de distintos países en condiciones infrahumanas y que les pagan salarios de miseria». La nota surge a partir de información de la agencia de noticias ANSA publicada en Perú a la que se añade la respuesta del entonces embajador uruguayo en ese país. De acuerdo con Diego Zorrilla: «La Policía uruguaya está tras los pasos de la mafia y muy pronto habrá resultados contra esos delincuentes». Sin embargo, tendremos que esperar hasta el año 2010, a que aparezcan en la prensa local escritas referencias a denuncias

La principal corriente inmigratoria se habría producido en marzo de 1973 «cuando el gobierno uruguayo concedió el permiso de residencia a 18 familias coreanas (82 personas) para trabajar en la actividad agrícola [...]». En el presente, la mayoría de los coreanos que viven en Uruguay trabaja en la industria marítima y pesquera, pero en los últimos años también han tenido una participación creciente en otras actividades como la forestación y la industria automotriz». Véase nota completa: *El Observador* [en línea] Disponible en: <<http://www.elobservador.com.uy/ser-coreano-uruguay-n210814>> [Consultado el 18 de junio de 2017].

legales hechas por marinos peruanos que han embarcado en Montevideo contra sus empleadores.⁵⁵

Como señala Zygmunt Bauman (2001), la movilidad adquirida por las personas que invierten significa que el poder se desconecta en un grado altísimo de las obligaciones. Al encontrar resistencia a sus actividades, los inversionistas tienen pocos problemas en buscar otros ambientes más acogedores o, como en este caso, amenazar con ir a buscarlos con el objetivo de vencer dicha resistencia. En el mismo sentido, se puede decir que ante la presencia de organizaciones sindicales sólidas y de instituciones estatales que tienen por objetivo la defensa del trabajador, estos *capitales flotantes* optan por trabajadores migrantes. Pues la desterritorialización de los trabajadores en un mundo donde la economía es global, pero la protección de los derechos está limitada por las fronteras nacionales, deviene en vulneración.

Como se ha señalado, de acuerdo a la información relevada, los trabajadores del mar peruanos han llegado a Montevideo para embarcar, sobre todo, en buques de origen chino, coreanos o españoles. Con base en las mismas fuentes, podría establecerse una secuencia temporal en el origen nacional de los buques en los que se han insertado laboralmente los migrantes peruanos en este puerto. Durante la década del noventa los buques de pesca chinos o coreanos eran mayoritarios. Sin embargo, entre los años 2002 y 2012, los migrantes peruanos se embarcaban en gran número en barcos de origen español. Es más, la mayoría de los trabajadores del mar peruanos entrevistados durante la investigación habían trabajado o trabajaban en buques españoles. Dicha secuencia podría estar relacionada a la importante presencia de buques asiáticos durante los noventa, consecuencia de las inversiones de empresarios coreanos en Uruguay; mientras que en las últimas décadas, la mayor presencia de buques europeos se encontraría vinculada a los convenios firmados por la CEE y el gobierno argentino para el usufructo del Atlántico Sur, mencionados anteriormente (véase p. 40).⁵⁶ Tales buques son, sobre todo, pesqueros congeladores y factorías que realizan sus actividades de captura en aguas internacionales del Atlántico Sur. Estos utilizan como plataforma para la descarga de mercadería y la reposición de insumos: combustible, alimentos, etc.,

55 El 21 de febrero de 2001, el diario *La República* publicaba la noticia de cómo había caído una banda de peruanos que estafaba a sus compatriotas en Montevideo mediante el hurto de sus pasaportes o libretas de embarque para demandar luego su devolución a cambio de cien dólares: «Cayó una banda de peruanos que estafaba a sus compatriotas». De acuerdo a lo señalado en la nota: «Se pudo establecer que los pillos peruanos venían llevando a cabo esta maniobra en contra de sus compatriotas desde hace más de un año y que las víctimas no formulaban la denuncia debido a que muchos de ellos se encuentran en Uruguay en una situación irregular».

56 De acuerdo a varios testimonios relevados durante la investigación, en los últimos años se ha incrementado el número de trabajadores del mar peruanos que tripulan buques holandeses o noruegos, donde la paga es mayor que en los barcos españoles. Estos trabajadores contratados a través de las agencias marítimas peruanas o uruguayas viajan hacia las Islas Malvinas para embarcar.

al puerto de Montevideo y a Puerto Stanley o Puerto Argentino, ubicado en las Islas Malvinas.⁵⁷

Es decir, los marinos que parten desde Perú llegarán a Montevideo para trabajar en territorio español, coreano o cualquiera que sea el pabellón enarbolado por el buque donde embarca. Durante el tiempo que esté en el mar, además, atravesará aguas uruguayas, argentinas, británicas e internacionales. Esta fragmentación del espacio por donde se mueven los migrantes representará para ellos la reducción de sus derechos laborales en pos de la maximización de los beneficios de sus empleadores.

LA GLOBALIZACIÓN PARCELADA

La globalización tiene lugar en un mundo que se encuentra dividido por fronteras nacionales y es por ello que resulta crucial la participación del Estado en la formación de los sistemas globales. Fue a través de leyes promovidas y aprobadas por el Estado uruguayo que el puerto de Montevideo se consolidó como puerto libre en 1992 y sigue siendo el Estado uruguayo el que exonera de impuestos a los buques extranjeros que arriban a dicha terminal portuaria.

Es necesario, entonces, trascender la visión que opone globalización a Estado y viceversa. En la actualidad, no es posible pensar lo local y regional fuera de lo global como tampoco lo global sin su interdependencia con la escala local (Manzanal, 2007).

La globalización no debería entenderse como un proceso en el cual los Estados-nación se relacionan de forma íntegra. Es decir, cada Estado-nación no participa de la globalización como una entidad absoluta e invariable en su interior. Lo global trasciende las fronteras del Estado-nación al tiempo que lo habita parcialmente. En otras palabras: es posible encontrar en el interior de lo nacional espacios globales (Sassen, 2008).

Montevideo es una ciudad portuaria y el puerto es una plataforma de operaciones para el mercado internacional. Desde su fundación en 1724, el puerto de Montevideo ha conectado a esta parte de territorio sudamericano (denominada República Oriental del Uruguay desde 1830) con el resto del mundo como puerto negrero, como plataforma para la exportación de productos agrícolas o para la importación o la circulación de mercaderías provenientes desde diversos puntos del globo.

Por otra parte, su carácter de puerto libre lo convierte en una zona de exclusión de la injerencia tributaria del Estado. De acuerdo con Falero (2010), las zonas francas, como el puerto de Montevideo, son espacios especializados creados dentro de los territorios nacionales, pero que no son estrictamente nacionales, aunque los límites del Estado-nación se mantengan intactos. En estos espacios

57 Después de la guerra por el control de las islas en 1982, las autoridades británicas extendieron la ZEE a 150 millas, restringieron la pesca de buques argentinos en la zona y comenzaron a recibir importantes sumas de dinero por permisos de pesca (Colombo, 2008).

tienen lugar procesos e instituciones de la economía global en relación con organizaciones e instituciones locales. En nuestro caso de estudio: buques pertenecientes a empresas de diferentes países, la ANP, Prefectura Nacional Naval, la OMI, etc. Por ello geógrafos como Mabel Manzanal (2007) los denominan *territorios de la globalización*; porque en ellos, sus actores (individuales y colectivos) están signados por sus relaciones e interrelaciones con lo global.

Siguiendo el razonamiento anterior, se puede considerar que no solo el puerto de Montevideo corresponde a un espacio global, también lo son los buques de empresas pesqueras que realizan sus actividades de captura en mares distantes a su casa matriz con tripulantes de diferentes orígenes nacionales y que, muchas veces, enarbolan banderas de terceros países. En ellos es posible apreciar cómo la parcelación del mundo puede ser utilizada para el beneficio de procesos económicos globales.

En palabras de Bauman:

Integración y parcelación, globalización y territorialización son procesos recíprocamente complementarios. Más precisamente son las dos caras de un mismo proceso: el de la «redistribución mundial» de la soberanía, el poder y la libertad para actuar, detonada (aunque en modo alguno determinada) por el salto cualitativo en la tecnología de la velocidad. La coincidencia e imbricación de síntesis y disipación, integración y descomposición, no son en absoluto casuales, —ni menos aún— reversibles. Debido a la coincidencia y la imbricación de estas dos tendencias aparentemente antagónicas, ambas puestas en marcha por el efecto divisionista de la nueva libertad de movimientos, los llamados procesos «globalizadores» redundan en la redistribución de privilegios y despojos, riqueza y pobreza, recursos y desposesión, poder e impotencia, libertad y restricción (2001: 94).

La globalización de la producción implica la globalización de la fuerza de trabajo. La desregulación económica llevada adelante por los Estados peruano y uruguayo a partir de 1990 facilita la desprotección del trabajador, quien es considerado un factor más de la producción. Estrategias globales, decisiones locales, todas ellas van entretejiendo las redes que estructuran el mundo de hoy. Ese mundo donde miles de millones de hombres y mujeres buscan oportunidades laborales y toman sus decisiones al respecto.

SÍNTESIS DEL CAPÍTULO

A lo largo del capítulo he analizado cómo diferentes decisiones estatales: leyes de flexibilización laboral, promoción de sectores productivos, creación de zonas francas; se relacionan directa o indirectamente con el flujo migratorio objeto de esta tesis y con otros acontecidos durante las últimas décadas. Los Estados nacionales y sus gobiernos, entonces, también constituyen agentes fundamentales en la conformación de las migraciones y estas no son el resultado directo de las decisiones individuales de los migrantes sino que tienen lugar y se conforman de acuerdo a estructuras más amplias. Así también, las estrategias empresariales

para la maximización de sus ganancias confluyen en la generación de mercados de trabajo propicios para la contratación de trabajadores migrantes.

En las próximas páginas describiré la inserción de los varones peruanos migrantes en buques de pesca de terceras banderas en el puerto de Montevideo, considerando a este como una plataforma de reclutamiento de trabajadores para el mercado pesquero internacional.

CAPÍTULO IV.

CONVERTIRSE EN UN TRABAJADOR DEL MAR PERUANO EN MONTEVIDEO. MOTIVOS Y ESTRATEGIAS

INTRODUCCIÓN

Como se señaló anteriormente, en esta tesis la migración es considerada un hecho social total en el que se entrelazan fenómenos políticos, económicos, sociales y culturales, experimentados por individuos de carne y hueso. Por lo tanto, al momento de abordar los motivos que llevaron a ciertos varones peruanos a tomar la decisión de migrar hacia Montevideo, para trabajar en la pesca y las estrategias utilizadas para ello, considero que es necesario dar cuenta tanto de los deseos y expectativas relatados por los propios migrantes como de los aspectos estructurales que entran en juego. Habiendo presentado anteriormente algunas de las condiciones económicas, legales y productivas que condicionan este flujo migratorio, en este capítulo analizo los motivos y estrategias para la migración relatados por los propios migrantes.

BREVES NOTAS SOBRE LOS ENTREVISTADOS

Antes de comenzar a desarrollar los motivos y las estrategias de los migrantes peruanos para su inserción laboral en la pesca industrial en Montevideo me gustaría precisar alguna información sobre los trabajadores entrevistados.

El 100 % de ellos fueron hombres y la mayoría tenía entre veinte y cuarenta años al momento de la entrevista. Solo pude registrar un caso en el que el trabajador migrante superaba los cuarenta años al realizar su primer viaje a Montevideo entre los años 1992 y 2012. Seis de ellos habían nacido en Lima y siete en distintas ciudades de la Provincia de Lambayeque y en la Provincia de Piura.⁵⁸ Los dos trabajadores nacidos en Piura iniciaron su viaje a Montevideo luego de haber vivido en Lima. Así también lo hicieron tres de los nacidos en Lambayeque. Es decir, algunos de ellos ya habían migrado en el interior de Perú por razones de estudio o en busca de trabajo.⁵⁹

58 En el libro *Multiculturalismo en Uruguay. Ensayo y entrevista a once comunidades culturales*, de Arocena y Aguiar (2007: 74), también se señala a Lambayeque y Piura como provincias originarias de los migrantes peruanos en Montevideo.

59 De acuerdo con datos del Censo de Población realizado en Perú en el año 2007 (INEI), de los 1.635.000 peruanos que migraron hacia el exterior, la mayoría ha partido desde Lima (44 %), mientras que desde provincias litorales como Libertad, Callao, Piura y Lambayeque han

IMAGEN 3. MAPA POLÍTICO DEL PERÚ



Fuente: <<http://perulugo.blogspot.com.ar/>>, Asociación Socio Cultural Perú-Lugo

Como se puede apreciar en el mapa, los tres departamentos (Lima, Lambayeque y Piura) se encuentran al noroeste de Perú, sobre el océano Pacífico. Sin embargo, las ciudades desde donde provienen los migrantes entrevistados no siempre son ciudades costeras. Por otra parte, la cercanía de los hogares desde los cuales partieron los migrantes al mar tampoco implica necesariamente la existencia de antecedentes laborales en la pesca.

De los 16 trabajadores del mar peruanos entrevistados solo cuatro de ellos contaban con experiencia previa en la pesca antes de iniciar su viaje a Montevideo.

Igualmente, la pesca no aparece como la única o la primera actividad laboral con excepción de un caso.⁶⁰ Los rubros en los que se han desempeñado con anterioridad el resto de los entrevistados van desde el ejercicio de un cargo militar

partido el 6,7 %; 4,5 %; 3,6 % y 2,9 %, respectivamente. Piura y Lambayeque, por su parte, ocupan el sexto y el décimo lugar en el ranking de provincias con mayor emigración del país andino.

⁶⁰ Es el caso de Carlos Coronel, quien migró desde Perú acompañando a su madre y hermanos hacia Montevideo siendo un adolescente durante la década del noventa y tuvo su primera experiencia laboral en la pesca embarcándose en buques de bandera uruguaya.

hasta ser empleados de comercio o de fábricas. Algunos de ellos son hijos de comerciantes o de pequeños productores rurales que buscaban su primera experiencia laboral fuera del negocio familiar.

De todas formas, dentro de la diversidad de casos relevados durante la investigación entre trabajadores del mar peruanos en Montevideo, es posible encontrar ciertos elementos en común con respecto a los motivos explicitados para migrar y a las estrategias utilizadas para la primera inserción laboral en la capital uruguaya. En los siguientes párrafos, entonces, describo dos de estos elementos: la convicción de que trabajar en el exterior es una forma más eficaz de hacer dinero y el rol de las redes sociales en la difusión de los beneficios de la migración y de las estrategias para hacerlo e insertarse laboralmente dentro del sector pesquero.

DE SUEÑOS SOMOS

Antes de describir las causas explicitadas por los trabajadores del mar peruanos como motivo de su migración debo señalar que, al analizar los discursos que ellos han brindado al respecto durante las entrevistas, se está abordando el relato que los entrevistados han reconstruido desde un momento distinto a aquel en el que iniciaron su proyecto migratorio.

«Una dimensión diferente a la forma de la migración es el proyecto migratorio, es decir, el sentido que se le da a la propia migración que, en tanto tal, puede ser redefinido en cualquier momento» (Mallimaci, 2011: 759).

Se trata entonces de reelaboraciones mediadas por distintos elementos relativos a la persona y a la historia de cada entrevistado, así como al contexto en que esta reelaboración fue demandada por la investigadora como se señaló en el capítulo primero. Más aún, el mismo hecho de consultar a estos hombres sobre los motivos que los llevaron a migrar supone una secuencia lógica entre causa y efecto en la vida de los entrevistados. Como señala Pierre Bourdieu en su texto «La ilusión biográfica»:

Es lícito suponer que el relato autobiográfico siempre está inspirado, por lo menos en parte, por el propósito de dar sentido, de dar razón, de extraer una lógica a la vez retrospectiva y prospectiva, una consistencia y una constancia, estableciendo relaciones inteligibles, como la del efecto con la causa eficiente entre los estados sucesivos, así constituidos en las etapas de un desarrollo necesario [...]. Esta tendencia a convertirse en el ideólogo de la propia vida seleccionando, en función de un propósito global, unos acontecimientos significativos concretos y estableciendo entre ellos unas conexiones que sirvan para justificar su existencia y darle coherencia, como las que implica su institución en tanto que causas, o más a menudo, en tanto que fines, coincida con la complicidad natural del biógrafo al que todo, empezando por sus disposiciones de profesional de la interpretación, induce a aceptar esta creación artificial de sentido (1997: 75-76).

Ahora bien, participando de la mencionada creación artificial de sentido, una de mis primeras preguntas durante las entrevistas a migrantes peruanos tenía que ver con sus motivos para viajar hacia Montevideo en busca de trabajo en buques

pesqueros. Ante esta pregunta, los entrevistados solían hacer referencia a situaciones como la pérdida de un anterior empleo, la búsqueda de mejores ingresos, la necesidad de hacer frente a deudas o lograr ciertos objetivos como la compra de algún bien o la posibilidad de generar un negocio propio.

Como en diversos flujos migratorios estudiados, para estos hombres, migrar representaba una estrategia para generar dinero de forma más rápida y eficaz que en el lugar de origen (Mallimaci, 2012; Uriarte, 2009).

«Era una posibilidad de ganar más dinero. O sea, era una posibilidad de surgir tú, rápidamente» dice Ismael, quien migró a Montevideo en el año 2005.

Pero además, sobre todo entre los más jóvenes, el desplazamiento en busca de trabajo implicaba la posibilidad de conocer nuevos lugares.

Richard (36 años): En la agencia me dijeron «Todos los años mandamos como ocho o nueve peruanos», me dice: «¿Quieres ir?». Yo digo: «¡Sí! Bueno, ¡no me lo pierdo!» Dije: «Voy». Era una posibilidad... ¡Y como uno siempre tiene las ganas de conocer! Simplemente conocía Perú, nada más, pero apareció la oportunidad que me daban pasaje, todo, ida y vuelta y...

Pedro (29 años): La posibilidad era un poco la posibilidad de salir afuera del país y trabajar y ahorrar alguna plata.

En un mundo donde la movilidad es un bien (Bauman, 1998), ahorrar y trabajar son objetivos predominantes a la hora de migrar, pero viajar también lo es.

A diferencia de las representaciones sociales que generalmente se reproducen en los medios de comunicación, donde la migración aparece como un hecho negativo tanto para la sociedad receptora como para los propios migrantes (Lepratti, 2013a), para estos jóvenes migrar representaba una posibilidad: una oportunidad de ascenso social, de ampliación de horizontes, de nuevas experiencias.

Si bien en este trabajo se enfatiza la descripción de situaciones de desconocimiento de derechos laborales, explotación y discriminación; algunos trabajadores migrantes (a quienes tampoco son reconocidos sus derechos laborales y también son explotados y discriminados) consideran que el trabajar en los barcos les ha permitido realizar ciertos logros económicos y hasta personales.

En este sentido, no se puede obviar el hecho de que esta subjetividad es construida y vivida en una sociedad y cultura capitalistas, donde la libertad individual, el ascenso social y la dignidad a través del trabajo representan valores fundamentales. Cada individuo (y sobre todo cada individuo masculino) es considerado como responsable de su bienestar y debe conseguirlo de forma individual.

«En la sociedad moderna [...] de consumidores, cada miembro individual es instruido, formado y preparado para que busque la felicidad individual por medios individuales y a través de esfuerzos igualmente individuales» (Bauman, 2007: 68).

Trasladarse a otro país en busca de mejores oportunidades de trabajo es una de las opciones válidas para realizarlo. Como se señaló en el tercer capítulo, durante las últimas décadas Perú presenta altos índices de emigración. Es entonces

que migrar aparece para estos hombres como una decisión *no problemática* ante el deseo o la necesidad de obtener mejores ingresos. Como lo señala Ana Mallimaci en su estudio sobre trabajadores de la construcción bolivianos en Ushuaia:

Se trata de una disposición a migrar que estructura las categorías básicas de percepción y clasificación sobre los niveles de vida aceptables, las estrategias posibles y la conformidad de los destinos. [...] Así, el hecho de haber migrado no los constituye como diferentes sino, por el contrario, como semejantes. Será el éxito en la migración la característica diferencial y personal que a la vez reforzará el saber compartido sobre las migraciones que tiene como uno de sus principales contenidos el de ser un camino, conocido y efectivo, de ascenso social (2012: 178).

En este sentido, las redes sociales juegan un rol fundamental al momento de difundir los posibles beneficios de la migración, así como las estrategias para hacerlo.

«ENTONCES, UN AMIGO ME DIJO QUE EN URUGUAY SE HACÍA BUENA PLATA...»

Luego de explicitar las razones del viaje, en el relato de los entrevistados aparece siempre otro hombre: amigo, familiar, vecino, que les comenta sobre la posibilidad de hacer más dinero o de hacerlo más rápido trabajando en los barcos en Uruguay. Ese otro hombre, generalmente, ha trabajado o trabaja él mismo en los barcos pesqueros que zarpan desde Montevideo, pues el carácter zafral de la actividad les posibilita el retorno periódico al Perú.

El relato de Libio (54 años)⁶¹ en su singularidad, da cuenta de lo dicho:

Mi historia es un poco triste. Yo era dueño de tres buses, en Perú no es como acá, que hay compañías de ómnibus con sus terminales y sus lugares donde dejar los buses. Allá usted tiene sus buses y los guarda en su casa. Yo no tenía lugar donde guardarlos. Solo tenía lugar para uno, entonces los choferes se los llevaban para su casa. Un día uno se fue de parranda y el domingo salió a trabajar, todavía borracho. Se durmió mientras conducía y ahí fue el desastre... ¡Una desgracia tremenda! Murieron dos personas y hubo catorce heridos graves. El hombre se dio a la fuga y nunca lo volví a ver. Tuve que vender los buses para poder pagar los gastos del desastre... ¡y todavía quedaron deudas! [...] Un vecino me dijo que por qué no me venía con él a Uruguay. Que viniera a trabajar en los barcos, que en unos meses hacía plata para comprarme otro bus... Resulta que mi vecino no vino, pero me presentó a su amigo que estaba acá trabajando en los barcos. Y su amigo me dijo que viniera acá el 28 de junio y que ese día me embarcaba. Yo llegué al puerto ese día a las doce... ¡y el barco se había ido a las diez de la mañana! [...] Yo tenía un papelito que tenía el nombre de una persona que estaba en la calle Buenos Aires... Porque este amigo me había dicho que si algo pasaba fuera a esa dirección y preguntara por esa persona. Y entonces fui. Aquello era... era una pensión. ¡Y en una habitación había como diez... éramos

61 Libio es el único de los entrevistados que inició su primer viaje a Montevideo siendo mayor de cuarenta años (42) en el año 2000.

ocho peruanos en esa habitación! [...] Me quedé con ellos y me dijeron que al otro día me llevaban a conseguir trabajo en otro barco. Fuimos y me embarqué al otro día.

Los *retornados* o *circulantes* son la prueba viviente de los beneficios del desplazamiento hacia Montevideo y del trabajo en la pesca; y serán ellos quienes además le brinden al futuro migrante información sobre cómo buscar trabajo, dónde alojarse, etcétera.

Sin embargo —excepto cuando se trata de un familiar directo (hermano o padre)—, rara vez el nuevo migrante se reencuentra con este promotor del primer viaje en Montevideo o en Perú. Son personajes que aparecen como disparadores de la migración, pero con los que excepcionalmente se volverá a tener contacto.

Por otra parte, si bien se irán haciendo nuevos contactos entre paisanos y a través de ellos se incorporarán nuevos conocimientos de cómo moverse en diferentes situaciones: dentro del barco, al realizar trámites ante migraciones, denuncias ante el Ministerio de Trabajo, ingresar al sindicato, etc.; estos vínculos nuevamente se presentarán en el relato de forma tan fugaz como los anteriores. Aunque se generen nuevos amigos y distintos lazos de camaradería, estos hombres han viajado hasta Montevideo con un proyecto concebido como personal: mantener a *su* familia, crear *su* propio negocio, pagar *sus* deudas... A pesar de la relevancia de las redes sociales al momento de migrar, estas no implican la generación de vínculos diferenciales con quienes forman parte de ellas, reforzando así la concepción individual del proyecto migratorio.

Como señala Sayad (2006), muchas veces se tiende a pensar que la presencia de migrantes del mismo origen en un determinado lugar representa la existencia de comunidades con una importante cohesión interna. Sin embargo, de acuerdo con el autor se trata de una visión sesgada por el etnocentrismo. Al verlos diferentes (extranjeros) realizando actividades de esparcimiento y ocio en conjunto, habitando las mismas pensiones y trabajando en los mismos barcos, se tiende a igualarlos y homogeneizarlos. Pero en este caso, como en otros flujos migratorios, no se trata necesariamente de *una comunidad de marinos peruanos* con objetivos en común, sino de diferentes individuos que tienen un mismo objetivo: trabajar en los barcos pesqueros para ganar más dinero de lo que ganarían trabajando en Perú.

Por otra parte, la integración a instituciones o colectivos de peruanos en Uruguay tendrá lugar luego de determinados procesos de sedentarización y radicación en la sociedad receptora que no se dan en todos los casos. Como se verá más adelante, muchos trabajadores del mar peruanos no se instalan en Montevideo de forma definitiva pese a embarcarse durante años en esta ciudad portuaria.

Sin embargo, a pesar del mencionado carácter individual del proyecto migratorio, la migración es un hecho social que involucra no solo a otros sujetos, sino también a instituciones, valores socialmente compartidos, etcétera.

EL PROYECTO INDIVIDUAL QUE TAMBIÉN ES COLECTIVO

Como lo menciona la antropóloga Pilar Uriarte (2009) en su estudio sobre jóvenes que migran de forma clandestina en buques mercantes desde el África occidental hacia América del Sur, muchas veces la búsqueda de oportunidades en lugares remotos es relatada como un proyecto claramente individual, y colectivos como la familia no son mencionados como un elemento relevante en la decisión de migrar.

Este hecho también es señalado por Carolina Rosas (2008) en su investigación sobre varones campesinos que migran desde Veracruz, en México, hacia Chicago, en los Estados Unidos. De acuerdo con la autora, mientras los casados describen como el principal objetivo de su migración el proveer a su familia, los solteros justifican su desplazamiento como una búsqueda de nuevas experiencias. No obstante las diferencias entre las justificaciones explicitadas, el ser económicamente solvente o exitoso es una ambición perseguida tanto por los casados como por los solteros.

Entre los varones peruanos entrevistados en el marco de esta investigación, la mayoría de los que describieron su migración como un proyecto individual también realizaron su primer viaje a Montevideo siendo solteros. No obstante, migrar representó para ellos, en primera instancia, la posibilidad de dejar el hogar paterno para luego comprarse o construir una casa, donde viven con la familia que han formado en Perú luego de haber conseguido trabajo en la pesca.

Edgar (24 años) es el único de los entrevistados que no tiene pareja o hijos en Perú o Montevideo, pero en su relato, la decisión de migrar, aunque es presentada como puramente individual, tiene como objetivo el bienestar de su grupo familiar:

Edgar: La decisión de venir fue mía porque quería salir adelante y sacar a mi familia adelante...

Patricia: ¿Tenés hijos allá?

Edgar: No. Mis padres, nada más. Ellos son muy mayores ya... y yo los ayudo...

Más adelante, al preguntarle sobre sus planes de retorno a Perú, me contesta:

Edgar: No. Hasta ahora he pensado seguir trabajando hasta que tenga algún respaldo como para mí... Un ahorro... para tener algo mío...

Patricia: ¿Algo así como un negocio tuyo?

Edgar: Sí, sí... Un negocio... y... mi casa... Poder tener una familia, ¿no?

Tener una familia (esposa e hijos) implica para Edgar —como para los otros jóvenes migrantes— poder sostenerla económicamente, y el trabajo en la pesca les proporcionaría los ingresos para hacerlo. En los últimos años, los estudios feministas con respecto al análisis de las migraciones han puesto en evidencia la importancia de las construcciones sociales y las pautas culturales relativas a los roles de género (Mallimaci, 2011; Jiménez Juliá, 1999). En este sentido, Jiménez Juliá señala: «La manera en que se racionaliza y se expone la decisión de migrar está afectada por la concepción que tienen los individuos de cuál debe ser su rol

de género, y de lo que es y no es socialmente aceptable en el contexto en el cual viven» (Jiménez Juliá, 1999: 14).

Así como no se pueden obviar los valores individualistas de la cultura en la que estos proyectos migratorios han sido concebidos, tampoco se puede pasar por alto el hecho de que todos los trabajadores del mar entrevistados son hombres. Se trata de hijos que buscan emanciparse de sus padres o dejar de ser «una carga para ellos» y en otros casos, de esposos que quieren aumentar sus ingresos para mejorar la calidad de vida de sus familias. Incluso el divorcio, entendido como la desintegración de la familia y la búsqueda de un nuevo comienzo, aparece como una justificación para aventurarse a probar suerte en Montevideo trabajando en los barcos.

Más allá de que la migración sea asumida como una empresa individual, estos hombres toman su decisión de migrar en función del lugar que ocupan en determinados entramados sociales y familiares (Mallimaci, 2011). «Sacarla adelante» o poder «formar la propia familia» son objetivos perseguidos por los migrantes al momento de iniciar el viaje y son los que explican también su continuidad en el trabajo pesquero. Además, como se ha descrito anteriormente, sus redes sociales resultan fundamentales al momento de decidir y llevar adelante la migración. Insisto, no es el hecho de migrar, sino sus proyectos migratorios los que son concebidos y presentados como individuales.

PONGAMOS QUE HABLO DE HOMBRES

De acuerdo con Jiménez Juliá (1999), los estudios del proceso de decisión de migrar que incluyen en su análisis la perspectiva de los sujetos migrantes han ido evolucionando desde un enfoque centrado en las personas que migran a otro basado en los roles que ellas desempeñan en su grupo familiar. En los relatos relevados se puede apreciar cómo las expectativas migratorias se relacionan con el lugar que los migrantes ocupan en la familia, y cómo la decisión de migrar se asocia a las construcciones referentes a los roles de género, de acuerdo a los cuales estos hombres han sido socializados.

El Estado, el sistema educativo, los procesos de socialización religiosa a cargo fundamentalmente de la Iglesia Católica, y la familia, en tanto constructora y reproductora de pautas y valores sociales, han configurado durante siglos los roles masculinos y femeninos y la concepción de la maternidad y de la paternidad en América Latina. Desde esta definición de roles, se ha cristalizado el estereotipo de la madre como aquella mujer que debe asegurar la reproducción y transmitir los valores culturales y del padre como aquel varón que funda su autoridad en el núcleo familiar a partir de constituirse en el principal sostén económico de la familia (Pedone, 2008: 48).

Gracias al trabajo en la pesca, la mayoría de los entrevistados han logrado cumplir con algunos mandatos de su condición masculina: proveen a su familia un ingreso seguro, han comprado una casa, etc. Pero además, la decisión de

migrar, los desafíos y las exigencias físicas que deben afrontar trabajando en el mar confirman —ante los ojos ajenos y propios— su capacidad para tomar decisiones económicas y para enfrentar diversos riesgos.

César (38 años): Yo, gracias a Dios, lo que yo he trabajado lo he aprovechado... Yo me compré mi casa, me construí mi casa. Aparte, me compré una casa que ahora la alquila [su esposa, quien vive en Perú con sus dos hijos]. La mensualidad que cobra... o sea, no es mucho, pero por lo menos es otro ingreso...

A modo de ejemplo, los marinos que pescan en los buques de bandera española en el Atlántico sur reciben salarios que oscilan entre los mil y los 2500 dólares americanos por mes. En todos los casos en que las familias residen en Perú, las esposas no tienen trabajos remunerados fuera del hogar y son quienes se encargan del cuidado de los hijos. Ellas reciben la mitad del salario de sus maridos que es enviado mensualmente por la empresa pesquera. Así lo detalla, por ejemplo, el contrato de trabajo firmado por uno de los entrevistados, con una empresa pesquera con sede en Pontevedra (España), a través de una agencia marítima en Montevideo:

El pago de la retribución correspondiente al tripulante deberá realizarse en cuanto a los primeros cuatrocientos dólares dentro de los treinta días posteriores a la salida del buque en la cuenta corriente que se especifica a continuación a nombre de: [aquí se detalla el nombre de la esposa del tripulante]. La otra parte se abonará al final de la campaña o viaje a la arribada del buque a puerto.

Como ya mencioné anteriormente, a partir del momento en que pasan a ser económicamente exitosos o solventes, los solteros se sienten habilitados para formar una familia a la cual podrán sostener. Por su parte, a quienes ya la tienen al momento de emprender el viaje, el trabajo en los barcos les permite convertirse en proveedores eficientes.

Las construcciones de género [...] se evidencian en una serie de tipificaciones y recetas que llevan a los actores a comprender y comprenderse cotidianamente sin demasiada reflexión, en tanto varones y mujeres [...]. Entonces la vida de hombres y mujeres, condicionada además por estructuras como la étnica o la de clase social, se desarrolla alrededor del conjunto de normas y tradiciones que cada grupo construye socioculturalmente en torno de cada persona como poseedor y expresión de determinado sexo (Rosas, 2008: 24).

Sin embargo, las normas y tradiciones respecto a los roles de género no están exentas de contradicciones. Si bien la migración permite a estos hombres un ejercicio satisfactorio del rol de proveedor, a causa de la distancia se postergan otros roles como los de jefe de familia o protector de los suyos (véase también el capítulo V).

Durante las entrevistas, ante las preguntas sobre la relación con sus hijos que viven en Perú, por ejemplo, suelen aparecer remordimientos por no poder ser el padre protector que muchos desearían ser:

Si yo estuviera solo sería diferente. Ahora estoy pensando ¿cómo estarán en la casa?, ¿estarán bien? Y uno siempre está pensando en eso... Lógicamente, que si se enferman y eso, mi esposa no me va a andar contando eso, para no preocuparme... A veces pasan cosas que no te avisa, también, para no preocuparte... Me dice «Todo va bien, va bien», con tal de... La mayoría de las veces me dice: «Igual, igual, ta bien, ta bien...» ¡Pero a veces cuando vas...!,

cuenta Ismael (35 años), quien tiene dos hijos: un varón de cuatro años y una nena de dos meses a la que aún no conocía al momento de la entrevista.

De todas formas, para estos hombres, el trabajo representa el eje fundamental en la construcción de una masculinidad adulta. Como veíamos más arriba: «Ingresar al mundo laboral significa alcanzar la condición de adulto, constituye una precondition para poder establecer una familia y es la principal fuente de reconocimiento social» (Fuller, 1997: 4).

Es así que, evaluando los costos y beneficios del trabajo en el mar, se persiste en la decisión de mantener dicho trabajo. Se plantearán, entonces, otras estrategias como la radicación de la esposa y los hijos en Montevideo para poder verlos más seguido, pero dejar de trabajar en los barcos no aparece como una posibilidad cercana, por lo menos hasta conseguir otros objetivos como el inicio de un negocio propio con el cual continuar manteniendo a la familia de acuerdo a los estándares permitidos por el salario recibido en la pesca.

Al respecto, cabe señalar que ninguno de los entrevistados ha hecho el primer viaje junto a su esposa o hijos. Lo han hecho solos o acompañados por otros hombres, pues no solo la justificación de la migración está signada por el hecho de ser varones, sino también la forma en que se realiza.

El hecho de ser varón o mujer y los sentidos construidos sobre la femineidad, masculinidad, la familia y el hogar no impactan tanto en la posibilidad de convertirse en inmigrantes, sino más bien en la legitimación del movimiento relativo a quién migra, cuándo y cómo. Es en este sentido que las relaciones de género estructuran las migraciones (Mallimaci, 2011: 711).

Como se describirá en los próximos párrafos, de acuerdo a las construcciones de género en las que estos varones migrantes han sido socializados, las prácticas y los discursos relacionados a su rol de proveedor se erigen como los principales ejes en torno a los cuales se construye su estrategia migratoria y familiar.

LOS HOMBRES SIN FAMILIA

Aunque las redes sociales son importantes al momento de organizar el primer viaje hacia Montevideo para buscar trabajo en barcos pesqueros, el migrante suele arribar solo a esta ciudad portuaria. Estos «hombres sin familia», como los denomina Sayad (2006: 98), se alojarán en pensiones, con solo una cama para dormir. No necesitarán nada más. Las otras horas del día las dedicarán a buscar trabajo o a trabajar.

El migrante que viaja sin su familia —como describe el sociólogo argentino— busca alojamiento inmediato y de forma provisoria, pues solo estará en Montevideo hasta conseguir embarque. Ninguno de los trabajadores del mar entrevistados tenía como objetivo radicarse de forma permanente en esta ciudad al inicio de su migración. Algunos lo han hecho tras el primer embarque, otros van y vienen desde Perú a Montevideo, y desde allí al extremo sur del océano Atlántico en el buque pesquero, para regresar luego hasta el nuevo embarque o viajar a Perú por vacaciones, y luego reiniciar el círculo. La estadía en la capital uruguaya, entonces, es siempre concebida como precaria. Las pensiones de Ciudad Vieja serán en consecuencia el lugar ideal para alojarse provisoriamente cerca del puerto y de las agencias marítimas donde se consiguen los empleos. Por otra parte, no son necesarios los contratos de alquiler y no tienen que continuar pagando la renta mientras están embarcados.

Como el alojamiento se considera provisoria y además la minimización de los gastos resulta prioritaria, las habitaciones son compartidas con hasta seis paisanos o más. Este hacinamiento en cuartos de pensión lleva a un marcado uso de los espacios públicos en los alrededores de las pensiones como la plaza Independencia, el bar-restaurant Contigo Perú, las veredas, etc., donde además durante los encuentros y las charlas circulará información sobre oportunidades de empleo, dónde realizar determinados trámites y hasta chismes sobre la suerte de otros trabajadores migrantes.

«¡Duermen todos amontonados!», me decía un dirigente del Suntma durante una entrevista. Y al parecer muchos montevidianos creen que estos hombres siempre han vivido así, pues son diversas las expresiones de sorpresa cuando algún interlocutor local se entera de que se trata de hombres que en algunos casos tienen estudios terciarios, que son hijos de comerciantes, que algunos tienen varias propiedades en Perú, etc. Aquellos hombres a los que podemos ver en Montevideo «durmiendo todos amontonados» no necesariamente vienen escapando de situaciones de extrema pobreza en Perú. Como señala Grimson:

La identificación de migración con pobreza pasa por alto varios elementos. El primero es que las personas más pobres de cada sociedad no suelen conformar los grupos más dinámicos en la búsqueda de nuevos horizontes, por el simple motivo de que migrar es una empresa y requiere generalmente de ciertos ahorros y redes sociales. Los sectores más empobrecidos están condenados a no poder ni siquiera migrar (2011: 37).

Sin embargo, la vida en Montevideo para estos varones que migran en busca de trabajo está signada por la productividad y la posibilidad de aumentar la capacidad de ahorro.

Según Abdelmalek Sayad (2006), la dimensión económica del proyecto migratorio condiciona otros aspectos en la vida de los trabajadores migrantes. Han hecho su viaje con el objetivo de conseguir un trabajo y enviar gran parte del salario a su familia. Por lo tanto, es prácticamente impensable la idea del inmigrante

desocupado. El desempleo solo puede ser justificado para el migrante como situación temporaria.

En tal sentido, de acuerdo con el informe del Mides sobre las nuevas corrientes migratorias en Uruguay, realizado en 2012, existe un porcentaje de desocupación muy bajo entre los inmigrantes peruanos residentes en Montevideo: alrededor de un 75 % tiene trabajo y menos de un 4 % está desocupado (el 21 % restante no busca trabajo). Asimismo, como la pesca no ofrece actividad sostenida, generalmente quienes han migrado para trabajar en los barcos pesqueros, mientras están en tierra hacen «changas» en tareas de carga y descarga de fletes (Diconca, 2012).

Al respecto, transcribo una charla con Ismael, que en ese momento se encontraba desembarcado desde hacía tres meses y estaba llevando adelante un juicio contra sus anteriores empleadores al tiempo que buscaba embarcarse en buques de bandera uruguaya:

Patricia: ¿Y salen changas en otras cosas?

Ismael: Sí, a la changuita a veces salimos, pero a veces no hay.

Patricia: ¿Qué es lo que haces por ejemplo?

Ismael: Ahh, te llevan a cargar cajas. O sea, mudanzas.

Patricia: ¿Y eso cómo lo encontraste?

Ismael: Por otros compañeros. Siempre te llevan otros compañeros... Son por hora. Te pagan ochenta pesos la hora... Pero no es de todos los días... Al menos sale para la tarjeta de teléfono...

Patricia: Claro. ¿Y cuánto estás pagando la habitación?

Ismael: Casi mil pesos.

Patricia: ¿Entre los cuatro?

Ismael: No. La pensión está en cuatro mil pesos. Y eso lo dividimos... Y es lo que hay más barato, porque hay de cinco mil.

Por otra parte, más adelante agrega:

Ismael: Acá, yo te digo... Acá es un poco complicada la vida... Por ejemplo, en el caso mío, no estoy acostumbrado a beber alcohol, ni a fumar. Porque no te fumo droga... Antes cuando era chiquillo, bueno, me iba a bailar y... Pero sin mentirte, hace como siete años que ni siquiera... ¡ni una!

Patricia: Claro.

Ismael: Ni uno, no, no... Y en cuestión de alcohol también igual...cerveza... poco... A veces en el cuarto... llegan amigos de navegar y te pones a tomar y... un poco como que te sientes incómodo...

Patricia: Obvio. ¿Pero pensás a veces que hay gente que no puede ahorrar porque gasta la plata en alcohol o drogas?

Ismael: ¡Exactamente! Hay gente que a veces, no sé... digo... Si yo salgo... vengo de lejos, es por algo, ¿no? Para aprovechar, y hay gente que... navega, tiene años acá en Montevideo... Se da la vida de andar tomando... darse buena vida acá y... no tienen ni casa, no compran nada... no ahorran nada.

Como en otros flujos migratorios estudiados suelen aparecer relatos de desvíos o quiebres en las conductas esperadas por los varones migrantes (Mallimaci,

2012). Pero el hecho de que estos sean presentados como censurables refuerza el sentido productivo dado a la migración en este caso.

Para el trabajador, su condición de migrante perdurará hasta que pueda ahorrar dinero para comprarse una casa, un taxi, o establecer su propio negocio en su lugar de origen. Lo provisorio de su condición (que puede durar diez o quince años) determina un estilo de vida precario, signado por el ahorro y la dedicación total al trabajo. Su vida (familia, amigos, etc.) está en otra parte. «La ilusión de lo provisorio», según Sayad (2006: 36), conlleva la creencia de que la situación del migrante es una situación transitoria, no permanente. Esta condición de transitoriedad, junto con la ausencia de otras relaciones sociales por fuera de la esfera laboral, determinan la subordinación casi total del trabajador a su rol productivo, como se analizó en el capítulo II.

ESTRATEGIAS DE INSERCIÓN LABORAL. EL PRIMER EMBARQUE

Si bien muchos de los entrevistados no tienen experiencia previa en la pesca industrial cuando llegan a Montevideo, otros han accedido a su primer trabajo en buques de pesca industrial en puertos de Perú. Tal es el caso de Ismael, que embarcándose en Callao ganaba unos trescientos o cuatrocientos dólares mensuales, mientras que embarcándose en Montevideo podría llegar a ganar mil dólares por mes.

A algunos de ellos, su contacto ya les ha conseguido un puesto en el buque donde trabaja y llegan directamente a la agencia marítima para realizar las gestiones que los llevarán a bordo del barco. En estos casos, casi siempre se trata de un familiar directo: hermano, hijo, primo. Otros llegan enviados por una agencia marítima peruana que se ha contactado con su par en Montevideo para proveer de personal a un buque. Otros tantos tendrán solo la fecha aproximada de llegada de los buques al puerto y la dirección de una agencia. Es entonces que los futuros trabajadores esperarán en la puerta de las agencias marítimas a ser llamados cuando un buque necesite tripulantes. Esa práctica desarrollada sobre todo en la década del noventa se denomina «hacer bolla».

Así cuenta Ismael su experiencia:

Ismael: Entonces, tenía una promoción del colegio que navegaba acá y me dijo: «Vamos a Uruguay, yo estoy trabajando allá». Y dije: «Vamos». Me vine y estuve un mes. Vine en diciembre de 2005.⁸

Patricia: ¿Con tu amigo?

Ismael: Sí, con mi amigo, y acá embarqué un 12 de enero. Estuve menos de un mes.

Patricia: ¿Un mes esperando para embarcarte?

Ismael: Sí, sí.

Patricia: ¿Y cómo hacías para buscar trabajo?

Ismael: Hay en Cerrito una compañía [...] Tranship, entonces ahí iba yo... Iba todos los días y me hacía amigo del señor, del que hace la gente... Bueno era

amable con él..., eh... Le decía: «Señor, buenos días... Señor, buenas tardes». Porque ahí en la agencia salen y te dicen, bueno: «tal entra». Entonces, yo me paraba afuera y le decía: «Buenos días... Buenas tardes». Que me diera una oportunidad de trabajar, ¿no? Y el señor me decía: «Espera... Espera». Y llegó un momento en que... en que me dio la oportunidad. Y desde ese entonces empecé a trabajar.

Otras agencias marítimas existentes en Montevideo son: Barros, Christophersen y Marplatense. Durante la investigación solo he podido observar a grupos de seis o siete jóvenes peruanos «haciendo bolla» frente a la agencia Tranship en su horario de trabajo (de 9 a 18 horas). De acuerdo con lo relatado por varios entrevistados, cada vez más los trabajadores son recomendados directamente por otros ya embarcados, o los buques realizan los recambios de tripulación en puerto Stanley (Islas Malvinas).

Cuando surge una posibilidad de embarque, la agencia se encargará de todos los trámites necesarios para el ingreso al puerto y del permiso de embarque, pues el acceso a los muelles está reservado a personas autorizadas.

En palabras de Ismael: «La gente mismo te recepcionaba, te llevaba en una camioneta... te llevaban al barco y estando en el barco ya embarcabas».

Quienes están en Montevideo más de los tres meses permitidos como turista, previo a embarcarse deben «hacer frontera», es decir, salir del país y regresar con una fecha de ingreso reciente a Uruguay sellada en su pasaporte. Generalmente la agencia les paga a los trabajadores un pasaje de ida y vuelta a Buenos Aires para realizar este viaje. Luego, la agencia tramita el permiso de embarque por los meses que el marino será contratado (seis, once meses o hasta dos años).

Según expresa Ismael: «Tú no lo puedes ir a pedir [el permiso de embarque] así nomás, por tu cuenta... Tienes que estar embarcado».

Desde el punto de vista formal, el marino ha venido expresamente a embarcarse a un buque específico. Es parte de su tripulación. Como se estipulará luego en el contrato de trabajo, el tripulante no reside en Uruguay y no tiene ningún vínculo con las instituciones locales.

Esta posibilidad de conseguir embarque sin intermediación de otra agencia marítima desde Perú, parece ser una particularidad montevideana:

Ismael: ... en Argentina, nosotros como peruanos no podríamos trabajar. Porque en Argentina te piden la documentación para trabajar. Bueno, podía... podía haberlo hecho, pero tenía que esperar, mientras hacía la documentación y en Uruguay no. En Uruguay, simplemente traías tu documento peruano y embarcabas. Esa es la diferencia.

Para poder trabajar (en el mercado formal) en Argentina es necesario contar con un número de Código Único de Identificación Laboral (CUIL), y para poder firmar un contrato de trabajo en Uruguay es necesario tener la cédula de identidad. Sin embargo, a través de las agencias marítimas, los trabajadores firman sus contratos con su documento peruano. Por otra parte, es necesaria una libreta

de embarque, en la que conste que el marino ha recibido la instrucción básica en temas relativos a la seguridad en el buque, de acuerdo a lo establecido por el Convenio Internacional sobre las Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar (OMI, 1995). No obstante, diferentes mecanismos legales —y otros que no lo son tanto— facilitan la contratación de trabajadores migrantes, su acceso al puerto y a los buques sin los documentos exigidos. De acuerdo con dirigentes del Suntma, amiguismos entre los dueños o los gerentes de las agencias marítimas y directivos de Prefectura Nacional Naval o la propia ANP posibilitan esta omisión de documentos. De todas formas, al tratarse del contrato entre un trabajador y una empresa extranjeras, dichas instituciones no tendrían injerencia en el control de la documentación. Lo mismo sucede con las inspecciones del MTSS: los buques extranjeros se encuentran fuera de su jurisdicción.

SÍNTESIS DEL CAPÍTULO

A lo largo de este capítulo he querido presentar los motivos expresados por los migrantes para viajar en busca de trabajo en buques pesqueros en Montevideo y las estrategias utilizadas para hacerlo. He señalado cómo para muchos de estos hombres la migración representa el camino hacia un mejor desempeño económico que les posibilita el desarrollo satisfactorio de sus roles de género. Por otra parte, he querido presentar algunos de los motivos que justifican sus proyectos migratorios signados por lo productivo y lo provisorio. Sin embargo, como se verá en las próximas páginas, el primer viaje en busca de embarque en Montevideo no será el último que realizarán estos trabajadores migrantes. Todo lo contrario, este viaje inaugura un estilo de vida marcado por la movilidad y el cruce de fronteras.

CAPÍTULO V.

EL CRUCE DE FRONTERAS COMO FORMA DE VIDA

INTRODUCCIÓN

Una vez conseguido el primer embarque, estos trabajadores migrantes llevarán adelante —durante uno o varios años— un estilo de vida marcado por la movilidad. Al primer viaje desde Perú hacia Uruguay le seguirá un recorrido por aguas territoriales argentinas, británicas e internacionales en el extremo sur del Atlántico, para luego regresar a Montevideo y desde aquí partir nuevamente a Perú, desde donde, después de un tiempo de descanso, volverán a partir rumbo a Uruguay, reiniciando el circuito. Como se detallará a continuación, este ir y venir permanente contradice las lógicas reguladoras y asimilacionistas de la migración postuladas desde el Estado y del sentido común derivado de él. Sin embargo, no por ello son inmunes a la división política del territorio, todo lo contrario. Las fronteras de los Estados-nación que el migrante atraviesa tienen importantes consecuencias sobre su condición jurídica y social.

CONTRATOS LÍQUIDOS

Ismael embarca por primera vez en enero de 2005 en un buque arrastrero-congelador, propiedad de una empresa que captura, procesa y vende pescados y mariscos congelados y frescos, con sede en Pontevedra, España.

Como la mayoría de los trabajadores del mar peruanos entrevistados, Ismael firmará su contrato de trabajo en el buque, es decir, bajo la jurisdicción del Estado correspondiente al pabellón que enarbola la nave. Es este caso, dentro de la jurisdicción del Estado español. Otros trabajadores migrantes firman su contrato una vez que han abandonado aguas territoriales uruguayas. De esta forma, las empresas contratantes buscan sustraerse a la legislación laboral local. Este contrato, además, «en el orden de cosas neoliberal» (Harvey, 2007: 174), será un contrato a corto plazo.

A continuación transcribo algunos de los párrafos de uno de los contratos firmados por Ismael y la empresa armadora:

DOMICILIOS:

De la empresa: Pontevedra, España

Del trabajador: Piura, Perú.

ANTECEDENTES:

De la empresa: La empresa realiza actividades de pesca en zonas geográficas ubicadas fuera de la jurisdicción uruguaya, en aguas internacionales del Atlántico sur.

Del Trabajador: es un tripulante debidamente registrado y habilitado ante las entidades públicas peruanas.

DETALLE DE TAREAS:

Cubierta, parque de pesca y mantenimiento básico del buque.

JORNADA Y DESCANSO:

El Tripulante no tendrá limitada su jornada de trabajo dado que el sistema de remuneración pactado por el presente contrato es de remuneración mixta (salario fijo y a la parte), debiendo cumplir su trabajo en los momentos que le indique el empleador en función del flujo de actividades.

PLAZO:

Este contrato comenzará a regir el día 17 de enero del año 2012, fecha en la cual el Tripulante se embarca en el Buque y se da por iniciada la campaña, y finalizará cuando se haya terminado la misma, sin que ello dé lugar a indemnización de especie alguna. Dada la naturaleza zafral de este contrato, su plazo está dado por las características y duración de la Campaña. Una vez finalizada la campaña, el tripulante será restituido al puerto de Buenos Aires. En este momento, quedará extinguida la relación laboral de hecho y de derecho, y se le deberá abonar su retribución en un plazo máximo de diez días posteriores al arribo del buque a Montevideo.

SEGURIDAD SOCIAL:

El Tripulante declara que el Buque es de bandera española y que, por ende, no integra la Marina Mercante del Uruguay, que la Empresa no desarrolla actividades dentro de los límites geográficos del país, y que como consecuencia de todo ello no se encuentra alcanzada por las normas de la seguridad social o similares de la República Oriental del Uruguay, ni está obligada a afiliarse a ninguna institución de dicho país del domicilio o la nacionalidad del Tripulante.

DECLARACIÓN:

El Trabajador declara conocer y aceptar que su situación laboral es la de contratado para la Campaña exclusivamente y que, por lo tanto, no es «trabajador permanente», ni el presente contrato genera a la Empresa la obligación de que se lo contrate para la siguiente u otras campañas.

Este es el último de los contratos temporales firmados por Ismael, todos fueron con la misma empresa a lo largo de los siete años en los que estuvo viajando hacia Montevideo para embarcarse en el mismo barco. Sin embargo, es notoria la intención de sus contratantes de reafirmar el carácter zafral de su relación laboral, así como la no injerencia de las instituciones uruguayas sobre esta.

Patricia: ¿Y cuántos meses estabas embarcado?

Ismael: Embarcábamos nosotros y cada seis meses el barco te manda de vacaciones. El barco le da de largo desde diciembre hasta noviembre. No para para nada el barco. Y si es que tú quieres irte de vacaciones, suben gente en tu remplazo. Y te mandan de vacaciones treinta días hasta que el barco llegue; y nuevamente te dan tu pasaje de vuelta; y nuevamente ya... Es rotativo. Desde mayo empiezan a mandar de vacaciones. En mayo se van cuatro; y ahí vienen los cuatro y se van

cuatro más... ¡Pero hay gente que va de largo los once meses! Yo he estado once meses. Yo he estado dos años de once meses... Un año de diez meses y otro año de once meses... Subí a ese barco hace siete años y nunca más bajé. ¡Me acostumbré! ¡Lo extraño a ese barco!

IMAGEN 4. DESCARGA



En las imágenes se pueden apreciar las actividades de descarga de un buque arrastrero-congelador español, cuya tripulación está compuesta mayoritariamente por marinos peruanos, noviembre de 2012.

IMAGEN 5. RECAMBIO DE TRIPULANTES



El arribo del buque al puerto para la descarga de la mercadería también es aprovechado para las tareas de mantenimiento y para el recambio de tripulantes, noviembre de 2012



La captura descargada ya se encuentra procesada y después de ser colocada en contenedores será enviada a Europa para su consumo en barcos mercantes. El buque pesquero no se desplazará al lugar de destino de la mercadería. Continuará realizando sus tareas de captura en el extremo sur del océano Atlántico, noviembre de 2012

Dos aspectos se desprenden de las palabras de Ismael. El primero: el mantenimiento durante años de un estilo de vida móvil, marcado por desplazamientos reiterados. El segundo: el acostumbramiento a dicho estilo de vida, donde los meses a bordo del buque ocupan un lugar preferencial.

VIAJEROS PERMANENTES

El carácter zafral de la actividad pesquera determina un retorno periódico de los marinos a tierra: cada seis o cada once meses. Es frecuente que al llegar al final de su contrato el trabajador tenga una idea de si sus superiores han quedado conformes con su tarea y de si existen posibilidades de ser contratado nuevamente para una próxima campaña.

Aldo (33 años) cuenta: «O sea, en un barco si tú aprendes rápido, si tú eres bueno, le sirves, y ya sabes que te volverán a llamar. Pero si eres una persona — disculpe la palabra— bruta... ¡te dicen cualquier cosa!».

Es así que luego de un primer embarque exitoso, el trabajador podrá decidir si regresa o no a Perú al finalizar la campaña, pues sabrá con relativa seguridad si lo volverán a llamar para una próxima marea.

Establecerse en Montevideo, conseguir una vivienda más o menos permanente, tramitar los documentos necesarios para la residencia en Uruguay como

extranjero no serán requisitos indispensables para embarcar consecutivamente en el mismo buque o para la misma empresa. Cuando su anterior capitán o la agencia marítima lo llame y le avise sobre una próxima salida al mar, el trabajador viajará desde su residencia en Perú hacia Montevideo. Muchas veces lo hará con un pasaje pago por la propia empresa armadora y gestionado por la agencia marítima. Si es necesario esperar algunos días, el trabajador alquilará una habitación en una pensión compartida con otros trabajadores peruanos. Después de embarcar vivirá seis, nueve u once meses en el barco, donde (salvo excepciones)⁶² no deberá pagar por su alimento ni por su alojamiento. Al culminar la campaña decidirá nuevamente si se queda en Montevideo para embarcar en otro buque, o si viaja a Perú de vacaciones para luego retornar a Montevideo y embarcar.

Esta movilidad de los migrantes peruanos en Uruguay explicaría las diferencias encontradas en los datos estadísticos relevados sobre su presencia en nuestro país. Como señalan los autores del informe de resultados del Censo de Población 2011: «Inmigrantes internacionales y retornados en Uruguay: magnitud y características» (INE, 2013), los censos de población recogen estadísticas de la cantidad acumulada de migrantes (el *stock*), pero no dan cuenta de los flujos migratorios. Es así, que de acuerdo a los datos del último censo de población, realizado en 2011, en Uruguay residirían 1433 personas nacidas en Perú; pero —como se ha señalado anteriormente en la tesis— según los datos recopilados por De los Campos y Paulo en 2001, ese año estaban inscriptos en el consulado de Perú en Montevideo 2500 personas nacidas en ese país.

Concretamente, diez de los 16 trabajadores del mar peruanos entrevistados tienen en Perú sus hogares donde residen de forma permanente sus respectivas esposas e hijos (véase [cuadro 1](#)).

Dependiendo de diferentes variables como las necesidades, los objetivos y la capacidad de ahorro familiar, los salarios recibidos durante los embarques o su disponibilidad, los trabajadores viajarán con mayor o menor periodicidad a Perú. Pero así pasen un par de años sin retornar a su lugar de origen, el hogar de estos trabajadores continuará estando en Perú. Origen y destino ya no serán entonces entidades separadas en el desplazamiento de los migrantes, sino diferentes puntos en una movilidad que se realiza de forma circular y reiterada (Rodríguez-García, 2014).

Los usos del espacio desarrollados por estos trabajadores se inscriben en lógicas diferentes a las de unas fronteras nacionales cerradas y estructuradoras. Los «corredores migratorios» —como los denomina Tarrus (2000)— delineados por la movilidad de los sujetos migrantes se despliegan sobre los espacios nacionales, pero definen un uso específico del territorio, generado a partir de lógicas diferentes a las del Estado-nación.

62 Algunos trabajadores entrevistados, y actualmente en juicio con sus empleadores, declaran que al momento de su liquidación ciertas empresas les han realizado descuentos por concepto de alimentación y vestimenta necesaria para trabajar en el buque.

No solo el uso del territorio por parte de los migrantes se aleja de la lógica estadocéntrica. Como se señaló en el primer capítulo, esta supone que dentro de las fronteras nacionales habita una población determinada, de carácter sedentario, para la cual los desplazamientos son un acontecimiento extraordinario en sus vidas. No obstante, la realidad de los trabajadores del mar peruanos da cuenta de estilos de vida estructurados por la movilidad.

Como señalan Portes, Guarnizo y Landolt:

... tradicionalmente, el estudio de las migraciones ha supuesto que los inmigrantes tan pronto llegan, se establecen en la sociedad receptora y emprenden un gradual pero inevitable proceso de asimilación. Sin embargo, contrariamente a esta concepción, algunos migrantes continúan estando estrechamente vinculados a sus lugares de origen (2003: 31).

De acuerdo con las antropólogas Levitt y Glick Schiller, el «rastreo concreto del movimiento y la interrelación de la gente» (2004: 66) ha determinado la revisión de estos conceptos y ha dado lugar al surgimiento del paradigma transnacional para el abordaje de las migraciones.

Como se adelantó en el primer capítulo,

La nueva perspectiva del transnacionalismo ofrece una nueva óptica que permite hacer visible la creciente intensidad y extensión de los flujos circulares de personas, bienes, información y símbolos alcanzados por las migraciones internacionales. Permite analizar cómo los migrantes construyen y reconstruyen sus vidas de forma simultánea en más de una sociedad (Blanco, 2007: 16).

Sin embargo, como puntualiza Cristina Blanco: «el uso, y a veces abuso, del término transnacional no siempre ha sido debidamente fundamentado» (2017: 17). Las migraciones no son sinónimo de transnacionalismo, sino que este último corresponde a una particular forma de migrar.

CUADRO 1. PAÍS DE RESIDENCIA SEGÚN LO EXPRESADO POR LOS TRABAJADORES DEL MAR PERUANOS ENTREVISTADOS

Nombre	Año del primer embarque en Montevideo	Situación laboral al momento de la entrevista	Estado civil	Hijos/as	País de residencia de la familia
Aldo	2002	Embarca en buques de terceras banderas	Casado	Sí	Perú
Amalfi Vilca	2001	Embarca en buques de bandera uruguaya	Casado	Sí	Uruguay

Nombre	Año del primer embarque en Montevideo	Situación laboral al momento de la entrevista	Estado civil	Hijos/as	País de residencia de la familia
Carlos	2002	Desembarcado. En juicio con antiguos empleadores	Casado	Sí	Perú
Carlos Coronel	2000	Embarca en buques de bandera uruguaya	Casado	Sí	Uruguay
César	2003	Desembarcado. En juicio con antiguos empleadores	Casado	Sí	Perú
Cristián Guizado	2006	Embarca en buques de bandera uruguaya	Casado	Sí	Uruguay
Edgard	2010	Desembarcado. Busca embarque en buques de bandera uruguaya	Soltero	No	Perú
Félix	2001	Embarca en buques de bandera nacional	Divorciado	Sí	Uruguay
Freddy	2007	Embarca en buques de bandera uruguaya	Casado	Sí	Perú
Hubert	2002	Desembarcado. En juicio con antiguos empleadores	Casado	Sí	Perú
Ismael	2005	Desembarcado. En juicio con antiguos empleadores	Casado	Sí	Perú
Libio	2001	Empleado en una actividad distinta a la pesca	Casado	Sí	Uruguay

Nombre	Año del primer embarque en Montevideo	Situación laboral al momento de la entrevista	Estado civil	Hijos/as	País de residencia de la familia
Nolberto Cosme	1979	Jubilado	Casado	Sí	Uruguay
Pedro	2007	Desembarcado. En juicio con antiguos empleadores	Casado	Sí	Perú
Richard	2002	Embarca en buques de terceras banderas	Casado	Sí	Perú
Samuel	2005	Embarca en buques de terceras banderas	Casado	Sí	Perú

De acuerdo con Portes (2003), para establecer que estamos frente a un caso de migración transnacional se necesitan por lo menos las siguientes condiciones: en primer lugar, el fenómeno debe involucrar a un porcentaje significativo de personas dentro del universo de estudio, es un claro ejemplo de migración transnacional.

En el siguiente apartado se analizan algunas de las consideraciones que entran en juego para los migrantes al momento de definir un estilo de vida transnacional.

LAS RAZONES DE UNA VIDA CIRCULAR

Más allá de las razones personales para llevar adelante este tipo de migración temporal, de acuerdo con Roberts, Reanne y Lozano (2003), su persistencia depende del patrón más amplio de relaciones económicas, políticas y sociales entre el lugar de origen y destino, como se analiza en el tercer capítulo.

En primer lugar, el mencionado carácter zafral de la actividad pesquera determina un retorno periódico de los marinos a tierra. Por otra parte, Uruguay y Perú son países relativamente cercanos. Alrededor de cuatro mil kilómetros separan a Lima de Montevideo, lo que representa poco más de dos días de viaje por tierra y cuatro horas en avión. El pasaje de avión tiene un costo de quinientos dólares americanos y el de ómnibus es de unos doscientos dólares americanos. Viajar a Perú una o dos veces al año, entonces, no representará un objetivo inalcanzable para el trabajador que recibe entre tres mil o seis mil dólares al terminar una campaña de seis meses en el mar.

Otro elemento esencial en el desarrollo de este tipo de estrategia también tiene que ver con las flexibilidades de ingreso, egreso y residencia que ofrece el país de destino. En Uruguay no existen restricciones para el ingreso como turistas de ciudadanos peruanos (ni de ningún otro origen). Por otra parte, en caso de

exceder los tres meses de estadía permitidos y querer salir del país, los ciudadanos extranjeros pueden hacerlo tras el pago de una multa. «Nadie es deportado de Uruguay», comentó uno de los entrevistados.

Sin embargo, de acuerdo con los migrantes peruanos entrevistados, el factor predominante para la consolidación de esta estrategia migratoria es el tipo de cambio. Ellos no solo viajan a Montevideo a conseguir un empleo, sino a conseguir un empleo en el que se «hacen buenos dólares»; y el valor de esos dólares ha sido, en determinados períodos, sensiblemente mayor en Perú que en Uruguay.

Mantener la residencia habitual en Perú, entonces, hace más rentable la estrategia laboral de estos trabajadores migrantes. Pero no solo eso, hace más visibles los beneficios económicos derivados de la migración. De acuerdo con Altamirano (2004), aquellas familias peruanas que cuentan con miembros en el exterior suelen diferenciarse de los que no la tienen.

Esto es notorio en los signos exteriores como el uso de los artefactos electrodomésticos, el material de construcción de las casas, los enseres que utilizan, la vestimenta, el tipo de colegio donde asisten los hijos y el tipo de productos de consumo (Altamirano, 2004: 7).

Es que para estos trabajadores migrantes el cruce de fronteras geográficas o políticas no es lo importante. El o los movimientos en el espacio se hacen de acuerdo a determinadas metas sociales. Es decir, su objetivo es el cruce de fronteras sociales (Tamagno, 2003: 5).

Como se mencionó anteriormente, en todos los casos en que las familias residen en Perú, las esposas suelen ser las destinatarias de las remesas. Sin embargo, en los casos en los que el grupo familiar ha comprado más de un inmueble para alquilar o una chacra para cultivar, estos bienes son gestionados por los padres o hermanos del migrante. Es decir, la maximización de los beneficios de la estrategia productiva del migrante involucra también a quienes se quedan en Perú. En consecuencia, como señala Parella:

Es menester considerar a la familia como unidad de referencia básica a la hora de estudiar las migraciones desde una perspectiva transnacional, con el fin de incorporar los múltiples vínculos e interacciones que conectan a las personas e instituciones más allá de las fronteras de los Estados-nación. (Parella, 2007: 159).

A las trayectorias migratorias de los varones peruanos que arriban solos a Montevideo en busca de trabajo en la pesca industrial, entonces, subyacen estrategias productivas y reproductivas que involucran a personas de diferentes sexos y edades.

Es justamente en el reparto de funciones donde se percibe la imbricación entre la esfera productiva y la reproductiva. En la estrategia familiar, si bien es el migrante [...] quien en mayor medida asume el rol de proveedor económico [...], las tareas de cuidado se redistribuyen entre los otros miembros [...] que permanecen (Parella, 2007: 158).

Dicha redistribución de tareas se encuentra, en gran parte, definida por las ideologías de género y parentesco. Estas van a establecer una división sexual del trabajo, según la cual las esposas serán las encargadas de las tareas de cuidado de los más pequeños en forma exclusiva.

Como se describió anteriormente, la dependencia económica de las esposas no se limita a la espera de las remesas, sino que en los casos en los que existen otras fuentes de ingresos generadas a partir de los beneficios económicos derivados del trabajo del esposo migrante, estas son administradas por sus familiares varones (generalmente sus padres). Esta dependencia económica —y el control derivado de ella— contrasta con una relativa autonomía en la toma de decisiones referidas al cuidado de los hijos.

Si bien las tecnologías de la comunicación juegan un rol fundamental en la organización transnacional de las familias, en este particular flujo migratorio, las llamadas telefónicas o los contactos vía internet no son muy frecuentes. En primer lugar, porque durante la estadía en el barco, las largas jornadas laborales (que pueden superar veinte horas sin descanso) hacen escasas las posibilidades de comunicación. Y en segundo lugar, porque estando en tierra, el marino busca minimizar sus gastos y ello incluye el recorte en la frecuencia y la duración de los contactos: una hora de internet por semana o una llamada cada 15 días es el patrón más utilizado entre los entrevistados. De todas formas, como se ha señalado anteriormente, para estos trabajadores migrantes, llevar adelante la tarea productiva que asegura el bienestar económico de la familia representa su principal aporte al grupo doméstico, legitimando su ausencia y poca participación en las decisiones sobre el cuidado y la educación de los hijos.

LA ORGANIZACIÓN TRANSNACIONAL DE LA VIDA FAMILIAR

Debido a que la metodología de mi investigación sobre la inserción laboral de los varones peruanos en la pesca industrial en Montevideo consistió en entrevistar y observar a estos trabajadores migrantes únicamente en la ciudad de destino, las voces de sus esposas, hijos y demás familiares que permanecen en el lugar de origen son las grandes ausentes en este trabajo. Sin embargo, es posible reconstruir algunos aspectos de las relaciones familiares transnacionales a través del relato de los trabajadores migrantes.

Los análisis sobre la organización de la vida familiar transnacional surgen a partir del estudio de las migraciones laborales femeninas y la organización de los cuidados de los hijos que permanecen en el lugar de origen, pues se considera esta una actividad primordialmente femenina. Analizar entonces los discursos y las estrategias masculinas respecto de estos temas, más que una carencia, puede significar un aporte al estudio de la vida familiar transnacional.

«ELLA YA ME CONOCIÓ ASÍ»

Consultados sobre la relación con sus esposas y sobre qué opinaban ellas sobre sus largas ausencias, la respuesta más común era: «Ella ya me conoció así... trabajando en los barcos»; para luego agregar que si bien es un estilo de vida muy duro el que llevan adelante, «A ellos [esposa e hijo/as] no les falta nada». Nuevamente el mandato de cumplir con el rol de buen proveedor prima por sobre los otros roles de esposo. Pero a diferencia de las respuestas relativas a la relación con sus hijos (véase capítulo IV), cuando se trata de sus esposas, no aparecen en el discurso remordimientos sobre la distancia y la falta de tiempo juntos. Ellos «se sacrifican», se exponen a «la dura vida en el mar» en tierras lejanas, para asegurarles a los suyos el bienestar económico. Las esposas, por su parte, deben encargarse del cuidado de los niños de ambos. En el cumplimiento de los roles de esposo/esposa, padre/madre no hay lugar para lamentaciones.

De acuerdo con Roca y otros (2012), la consolidación del ideal romántico del matrimonio por amor en las sociedades occidentales ha invisibilizado el carácter institucional de este, a la vez que sus fuertes implicaciones económicas, políticas y sociales.

Pero, por otra parte, parafraseando a Carolina Rosas (2008: 27), de la misma manera que aprenden que son poderosos, los hombres aprenden a suprimir la expresión de algunos sentimientos y necesidades, considerados inconsistentes respecto a los supuestos de la masculinidad. Extrañar a su familia (esposa e hijos) es una cosa, pero extrañar a una mujer, es otra.

LOS SIEMPRE AUSENTES

Consecuentemente con las diferentes concepciones de lo masculino y lo femenino, son comunes las referencias a los reclamos de las esposas por la ausencia de los marinos en el hogar, mientras están embarcados, en Montevideo, o incluso mientras están en Perú.

Los largos períodos fuera del hogar son una situación común entre los trabajadores del mar, sean o no migrantes. De acuerdo con Rodríguez-Martos (1996: 156), este hecho produce una sensación de inadaptación al medio familiar y «el marino se convierte en un visitante de su propia familia».

La reincorporación a la vida del hogar no es fácil ni para el que regresa ni para los que esperan. Pasados los primeros días, durante el tiempo de ocio del marino en su casa, este no sabe qué hacer y son comunes los relatos sobre los desencuentros durante la estadía de los trabajadores del mar en sus hogares en Perú.

Expresa Samuel (32 años): «Cuando voy mi esposa siempre me reclama que nunca estoy en casa... ¡Es que yo no sé qué hacer allí!... Me voy a casa de mis padres o me lo paso en el taller con la moto».

Pronto el marino deseará volver a trabajar o regresar a Montevideo, donde se reencontrará con una rutina, unas tareas y unos roles bien definidos. El ámbito

laboral —a pesar de sus exigencias y penurias (Lepratti, 2014)— prevalece sobre el doméstico como el espacio de socialización privilegiado por estos varones migrantes.

PRODUCCIÓN Y REPRODUCCIÓN TRANSNACIONAL

Los flujos de migración laboral masculina han sido estudiados tradicionalmente, atendiendo a aquellos aspectos denominados *públicos* como los económicos y políticos. Sin embargo, el abordaje transnacional de las migraciones y el análisis de los lazos y relaciones que los migrantes mantienen con su lugar de origen han demostrado que la vida familiar de muchos de ellos sucede transnacionalmente. Para los trabajadores del mar peruanos que viajan solos a Montevideo en busca de embarque mientras sus familias mantienen su residencia en Perú, este modo de vida transnacional determinará un particular ejercicio de los roles de padre y esposo.

«El sistema productivo no opera sin el reproductivo, por lo que la globalización de la producción va acompañada por la globalización de la reproducción» (Pedone, 2010: 15).

La migración en busca de trabajo, el ir y venir permanentes representan, entonces, una estrategia más de entre las tantas existentes para el mantenimiento y la reproducción de los grupos domésticos, solo que esta se realiza en el contexto actual de una economía y estilo de vida globales (Gregorio Gil, 2012).

Sin embargo, lo que podría llegar a interpretarse como una «globalización desde abajo» (Portes, 2003), o como la transnacionalización de las oportunidades de crecimiento económico para los trabajadores migrantes y sus familias, no es tal, pues, como se ha analizado, esta movilidad se encuentra relacionada a procesos de vulneración y precarización de la fuerza de trabajo.

Como señala De la Haba, es necesario tener en cuenta que básicamente el trabajador migrante aparece como una figura arquetípica del nuevo orden productivo y de una nueva condición obrera: «la condición del asalariado móvil y subalterno [...] con un marcado sentimiento de vulnerabilidad o inseguridad, en franca medida desprovisto de referencias políticas en un mercado de trabajo signado por la eventualidad» (2002: 25).

La contratación de trabajadores del mar peruanos en buques de pesca industrial de terceras banderas, a través de agencias marítimas que operan en el puerto de Montevideo, implica un proceso activo de inclusión del trabajo migrante a través de su irregularización. Como se describió en los párrafos anteriores, la transmigración de los trabajadores del mar peruanos se encuentra estrechamente vinculada a la flexibilidad de sus contratos laborales. Pero no solo eso, su carácter de extranjero tanto dentro del barco que tripula como en el puerto en el cual embarca lo convierte en un no ciudadano, es decir, en un sujeto carente de derechos.

LAS FRONTERAS QUE DESPOJAN

De acuerdo con Tarrus «la antropología del movimiento vuelve caducas las diferencias entre movibilidades y migraciones» (2000: 40). Sin embargo, las migraciones internacionales implican determinadas particularidades que las diferencian de otros tipos de desplazamientos, como por ejemplo, los desplazamientos al interior de las fronteras nacionales. La movilidad transnacional aquí descrita, aunque es realizada de acuerdo a lógicas diferentes a las del Estado-nación, involucra, de todas maneras, el cruce de fronteras nacionales, y este cruce no representa un hecho menor en el estatus del trabajador que se desplaza.

Según Cairo Carou (2001), el límite fronterizo es una línea exacta en el mapa que sirve para marcar la distinción entre dos entidades políticas. En la actualidad es un fenómeno universal excepto en algunas zonas como la Antártida o alta mar que son consideradas patrimonio de la humanidad. El trazado de tales líneas fronterizas ha jugado un rol fundamental en la construcción de los modernos Estados-nación.

Desde el punto de vista jurídico, la frontera de un Estado representa el límite al ejercicio de su soberanía. Es decir, la frontera marca el territorio dentro del cual son válidas las leyes de cada Estado, y donde puede aplicar las medidas coactivas necesarias para su cumplimiento (Carou, 2001). Sin embargo, como puntualiza Sandra Gil Araújo, el Estado-nación solo existe en tanto sea «capaz de delimitar una población, un pueblo diferenciado de unos otros sobre los que esa soberanía se ejerce y para quienes no es natural ni dada» (2010: 48).

Desde su origen a partir del siglo xv, las naciones han sido concebidas como unidades políticas y también culturales, es decir, en la creencia de que existe cierta correspondencia entre el Estado político y las características sociales, culturales y hasta físicas compartidas por quienes habitan dentro de sus fronteras (Stavenhagen, 1994). En palabras de Benedict Anderson, constituyen *comunidades imaginadas*:

Es imaginada porque aún los miembros de la nación más pequeña no conocerán jamás a la mayoría de sus compatriotas, no los verán ni oirán siquiera hablar de ellos, pero en la mente de cada uno vive la imagen de su comunión (1993: 23).

Este sentimiento comunitario ha sido construido y se reconstruye día a día a base de prácticas, políticas y discursos que incluyen a instituciones y actores, tanto públicos como privados: gobierno, escuelas, medios de comunicación, etc. De acuerdo con dicho ideario nacional, el hecho de nacer dentro de los límites de un determinado Estado-nación hace al individuo poseedor de ciertos derechos. «Uno, por así decirlo, nace dentro de la “ciudadanía del Estado”» (Bauman, 2005: 167).

Ahora bien, el cruce de las fronteras del Estado donde se ha nacido implica el arribo a un territorio y, por ende, a una comunidad política distinta. Para poder integrar esta nueva comunidad el migrante deberá presentarse ante las

autoridades del Estado receptor y cumplir con ciertos requisitos y procedimientos (algunos de ellos se detallarán en el próximo capítulo).

Sin embargo, como se ha descrito en las páginas precedentes, los migrantes peruanos que llegan a Uruguay en busca de embarque no realizarán tales procedimientos, pues no es su objetivo pertenecer a la comunidad política uruguaya. Tampoco lo es pertenecer a la comunidad política a la que se encuentra adscrito el buque donde trabajarán. Es decir, fuera de los límites de su comunidad política de origen y sin integrar ninguna otra, el trabajador migrante se convierte en un individuo pasible de ver vulnerados sus derechos, como se ha analizado en el segundo capítulo. En fin, el cruce de fronteras nacionales no representa un hecho menor en la trayectoria del migrante y determina cambios en su estatus jurídico.

Al respecto, considero necesario explicitar algunas consideraciones sobre la terminología con la que son nombrados los sujetos migrantes objeto de esta tesis, a lo largo de sus páginas.

¿INMIGRANTES, TRANSMIGRANTES O TRABAJADORES MIGRANTES?

A partir del surgimiento del paradigma transnacional para el análisis de las migraciones y del estudio de formas de vida transnacional, el término *transmigrante* viene siendo cada vez más utilizado para denominar trayectorias y proyectos migratorios que no implican la integración y sedentarización definitiva de los sujetos migrantes en la sociedad de acogida. Es decir, el término *transmigrante* busca diferenciarse del de *inmigrante*, pues este último refiere, precisamente, a la incorporación del migrante a una nueva comunidad política (o por lo menos a su voluntad de hacerlo).

Por otra parte, si el término *transmigrante* implica un énfasis en la movilidad de quien nombra, el de *inmigrante* hace lo propio con su estatus de extranjero.

Sometido a un estatus imaginario, etnificando la calidad jurídica de extranjero [...], el inmigrante es ante todo el «extraño», el advenedizo, aquel que carece de títulos, una referencia para la demarcación de un dentro y un fuera de la comunidad de pertenencia (De la Haba, 2002: 17).

De acuerdo con De la Haba (2002: 16), el uso generalizado del término *inmigrante* para referirse a los anteriormente llamados *trabajadores extranjeros* tuvo lugar recién en la segunda mitad del siglo xx. Este cambio semántico da cuenta del paso de una denominación centrada en los aspectos del trabajo, a otra donde la cuestión nacional pasa a ser referencial (: 16).

Considerando que las trayectorias migratorias de los varones peruanos que llegan a Montevideo en busca de embarque tienen como objetivo su inserción laboral en un mercado de trabajo que, como se ha indicado, resulta beneficiado por el carácter móvil y extranjero de estos sujetos, considero que el término que mejor describe su realidad es el de *trabajador migrante*.

El uso preferencial de este término, entonces, no es aleatorio, sino que tiene como objetivo enfatizar el carácter laboral y económico de este caso específico de migración. Subrayando la condición de estos migrantes como trabajadores de una industria global, la internacionalización de la economía y ya no la alteridad de estos hombres con respecto a la sociedad receptora se constituye en el problema a analizar. Considero 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 vulneración de sus derechos.

SÍNTESIS DEL CAPÍTULO

A lo largo de este capítulo he disertado sobre la movilidad circular de gran parte de los trabajadores del mar peruanos migrantes y sobre cómo estos organizan su vida laboral y familiar de forma transnacional. No obstante, aunque las estrategias laborales y reproductivas de los migrantes se desplieguen por sobre las fronteras nacionales y definan un uso particular del espacio geográfico, estas se encuentran fuertemente determinadas por las divisiones políticas del territorio sobre el que circulan.

CAPÍTULO VI.

DESEMBARCANDO EN URUGUAY

INTRODUCCIÓN

Problemas de salud, cansancio, conflictos con sus empleadores, etc. determinan la necesidad de un cambio en los proyectos migratorios de los trabajadores del mar peruanos entrevistados. Para algunos, este cambio significa quedarse definitivamente en Perú, para otros, migrar hacia un nuevo destino. Hay quienes, por su parte, buscarán trabajo en buques de pesca uruguayos, a veces con el objetivo de radicarse de forma permanente en Uruguay y a veces con el de seguir ahorrando para planes futuros en Perú. Para aquellos que deciden trabajar en buques de bandera nacional es necesario desarrollar una nueva estrategia de inserción laboral y social. Esta nueva estrategia implica, entre otras cosas, dar cuenta a las instituciones uruguayas de su voluntad de permanecer en el país, más allá de los tres meses permitidos como turista, y al Suntma de su intención de trabajar en el sector. Es así que por primera vez se pondrán en contacto realidades que hasta el momento transcurrían por carriles paralelos: la migración de trabajadores del mar peruanos hacia Montevideo y la política migratoria nacional, por un lado, y la búsqueda de embarque en un mercado laboral compartido por trabajadores del mar uruguayos y peruanos por el otro.

En este capítulo describiré, entonces, las razones que llevan a los trabajadores del mar peruanos a cambiar su proyecto migratorio, así como la nueva estrategia de inserción laboral que deberán desarrollar para embarcar en buques nacionales. Abordaré también sus primeros contactos con las instituciones y los trabajadores del mar locales, para en el próximo capítulo dar cuenta de los discursos y las actitudes de estos últimos respecto de sus pares peruanos.

LOS DERECHOS LABORALES DE LOS TRABAJADORES MIGRANTES EN URUGUAY

Ya sea luego de la primera marea o después de años de trabajo, algunos de los marinos peruanos abandonan el barco aduciendo situaciones de explotación, maltrato (golpes, insultos), no pago de salarios o de indemnizaciones por enfermedad.

Ismael, por ejemplo, dejó el barco en el que había trabajado durante siete años, después de que el capitán agredió a su hermano que también trabajaba allí.

Ismael: Cuando llegamos a Montevideo, le digo: «Capitán, yo me voy», le digo... Y entonces yo he tenido accidentes en el barco también... Tuve roturas de meniscos en la rodilla cuando andaba de contramaestre ahí en la cubierta. Tuve rotura de meniscos y me operé en Perú, y esos meses que estuve en descanso,

en terapia, no me los pagó tampoco... Eran dos meses que no me pagó. Y yo cuando me bajé del barco le digo: «Capitán, tú me debes... No me pagaste los dos meses cuando estuve accidentado». Me dice: «¿No te pagué?» «No, no», le dije. «Ya —me dice—, te voy a pagar». Después, en la liquidación, cuando llegó el momento de ir a cobrar, no me había pagado eso...

Es entonces que al desembarcar, Ismael, su hermano y otro compañero peruano deciden iniciar un juicio en reclamo de lo adeudado.

Según testimonio de su abogada, los juicios laborales de trabajadores peruanos contra sus empleadores europeos comenzaron a realizarse en Montevideo a partir del año 2004. Al tratarse del reclamo de derechos universales como el derecho a la seguridad social o al pago de indemnizaciones por accidentes laborales, los trabajadores pueden iniciar los juicios en Uruguay con su pasaporte peruano, sin necesidad de tramitar ningún documento como residentes en el país. Por otra parte, 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— que la relación laboral se inició en Montevideo, y que por ello le compete a la justicia uruguaya decidir sobre el diferendo.

Por otra parte, desde el año 2008, la nueva Ley de Migración (18.250) reconoce en su artículo 1.º a los migrantes el derecho al debido proceso y acceso a la justicia, «así como a la igualdad de derechos con los nacionales, sin distinción alguna por motivos de sexo, raza, color, idioma». Sin embargo, cuatro años después de la entrada en vigor de la ley, el Mides publicó el informe titulado: «Caracterización de las nuevas corrientes migratorias en Uruguay» (Diconca, 2012), con el objetivo de evaluar el acceso de los migrantes recientes a los derechos adquiridos por ley. Al respecto, señala que aproximadamente mil migrantes no han regularizado su documentación migratoria, y se denuncian trabas y costos para la regularización de la documentación (cédula de identidad), lo que a la vez imposibilita el usufructo de servicios de salud, educación y vivienda. Tampoco existen políticas activas hacia los inmigrantes que busquen brindar mayor información sobre derechos, ni se los tiene en cuenta en políticas de vivienda o de reducción de la pobreza. En consecuencia, a pesar de los avances en la legislación migratoria, muchos de los inmigrantes desconocen aún sus derechos (Uriarte, 2011).

Más allá de la inexistencia de políticas de divulgación de los derechos de los migrantes, como en otros momentos de su trayectoria migratoria, las redes sociales son cruciales al momento de decidir iniciar un juicio. Según lo mencionado durante las entrevistas, los diálogos con otros marinos peruanos en las pensiones, en el bar Contigo Perú o en el mismo barco son fuente de información acerca de dónde realizar la denuncia, a qué abogados recurrir, los resultados de fallos judiciales, etcétera.

Pedro (29 años): Yo tengo amigos nomás que están con los mismos problemas, y... por otro amigo también me entero que había una doctora que llevaba los casos... y yo le consulté por lo mío.

Ismael: El año pasado, también se bajó un compañero... Tenía...mira... tenía cuatro años y medio en el barco... Se bajó y... él pedía su tiempo de trabajo. Y mira...lo hizo parar al barco. Lo hizo parar y le dieron una indemnización de once mil dólares al chico. ¡Viste! Mira... y era uno por cuatro años, ahora somos tres, y yo tengo siete años, y el otro tiene cinco años y medio...

El inicio de juicios laborales por parte de los trabajadores del mar peruanos no ha pasado desapercibido en los ámbitos marítimos y originaron gestiones de los empresarios nacionales y extranjeros ante la Suprema Corte de Justicia y representantes parlamentarios. Estos hechos dieron lugar a la publicación de varias notas en la prensa local, sobre todo en el diario *El País*, escritas por Emilio Cazalá, histórico columnista de la sección «Marítimas» del también histórico diario.

Antes de reseñar algunas de estas notas, es preciso señalar que *El País*, desde sus orígenes, ha sido un medio de prensa cercano al directorio del Partido Nacional, partido político que estaba en el gobierno cuando fue votada la Ley de Puertos (16.246) en 1992, que inauguraba el régimen de puerto libre en Uruguay; así como otras disposiciones tendientes a la privatización de servicios, la desregulación y la flexibilidad laboral.

LOS OPORTUNISTAS QUE ATENTAN CONTRA LA ECONOMÍA NACIONAL

En agosto de 2010, el diario *El País* publicaba la nota titulada «No es aconsejable embargar a pesqueros». El copete agregaba: «Afecta al puerto. Marineros peruanos crean situaciones conflictivas en pesqueros españoles».

Según la columna de Emilio Cazalá:

... pesqueros españoles están siendo embargados a causa de conflictos creados por marinos peruanos embarcados en Montevideo cuyos abogados reclaman cifras astronómicas y argumentos ficticios que los llevan a aceptar el «chantaje». [...] Hasta donde trascendió, el truco de los reclamantes es por enormes sumas cuyos montos rayan en lo inverosímil, para lograr de la Justicia uruguaya el embargo de la nave. Luego de detenida, el abogado demandante inicia negociaciones donde la cifra reclamada puede ser 20 veces menor, pero igualmente no responde en puridad de verdad a los derechos de la parte reclamante. Pero se llega a un punto que el armador ante los enormes perjuicios, de presente y de futuro no tiene otra alternativa que ceder. «Estamos aceptando el chantaje», nos dice el Sr. Álvaro Martínez Riva, presidente de Pesquerías Marinenses S. A., la empresa armadora que días pasados llegó de España no solo para interesarse por la marcha del conflicto, sino para transmitir lo que ya debe ser un hecho: que un prestigioso banco internacional de nuestra plaza, ha puesto a disposición de la Justicia uruguaya en lugar del barco, una garantía material solidaria por 870 mil

dólares mientras se tramita la querrela judicial. Se verá después cuál de las partes tiene la razón. «Nuestra empresa hace cerca de 20 años que viene a Montevideo con sus barcos, no hemos faltado un solo año. Solo nuestros cuatro barcos —de los cien que vienen a Montevideo— aportan por compras de servicios más de 4 millones de dólares anuales. Son servicios de recambio de tripulantes, combustible, provisiones, embarque de carnada e instrumentos de pesca, reparaciones de máquinas, reparaciones de casco, muellaje, prácticos, remolcador, trasbordos de capturas, estibadores, relleno de contenedores refrigerados, y licencias de los pescadores. De hecho, este barco fue construido hace 6 años y nunca ha ido a España, siempre ha estado en el área pesquera o Montevideo». [...] Interrogado sobre la legitimidad de estos conflictos laborales, Martínez Riva nos dice que son absolutamente ficticios y «engordados» [...] Una de las últimas infidencias de las que hemos tenido conocimiento, es que del reclamo de un peruano de 350 mil dólares, solo quiere 20 mil para comprarse un taxi en Perú y dejar la pesca para siempre, el resto es para los abogados demandantes. Nosotros tenemos muy buena opinión de la mano de obra peruana y seguiremos embarcando a estos marinos en Montevideo, después de todo solo una ínfima cantidad de ellos pueden ser conflictivos. Pagamos todo lo pactado y aún más. Lo suscribimos en cada contrato firmado con el trabajador en el Puente de Mando de la nave, o sea en territorio español.

En el cierre de la nota se informa que estos hechos han sido denunciados a la Suprema Corte de Justicia, ministros del Tribunal de Apelaciones y jueces laborales, y a todas las autoridades competentes.

Es así que los trabajadores denunciantes terminan siendo denunciados ante las autoridades nacionales, aduciendo la ilegitimidad de sus reclamos, aunque hayan sido previamente reconocidos por los jueces competentes. Por otra parte, solo a los armadores se les consulta sobre la legitimidad de estos reclamos laborales y no aparecen declaraciones de los trabajadores, ni en esta ni en las siguientes notas referidas al tema. Es decir, no existe posibilidad de réplica por parte de los migrantes peruanos y no se da cuenta de las dificultades que implica el continuar un juicio por meses o años para alguien que se encuentra desempleado en el extranjero, donde seguramente no existe una red de contención para hacer frente a la espera.

Varias notas sobre el tema aparecen publicadas en el mismo diario en días y meses posteriores. En ellas se mencionan gestiones ante el Parlamento para cambiar la legislación y hacer que los buques extranjeros depositen una determinada suma de dinero como garantía en caso de encontrarse implicados en un juicio laboral. Así podrán zarpar y navegar mientras se desarrolla el juicio, sin temor a que el buque no regrese para cumplir con su deuda, en caso de que el juez se expida a favor del trabajador demandante. Sin embargo, en todas estas notas se hace hincapié en las pérdidas económicas que representaría el abandono del puerto de Montevideo como centro de operaciones por parte de los buques pesqueros

Europeos, confrontando así el interés nacional a los reclamos de los trabajadores peruanos, es decir, trabajadores extranjeros, no nacionales.

Los embargos de estas naves constituyen amenazas para Montevideo [...] y están dando un mensaje negativo a otras compañías del mundo, al extremo que podríamos estar al borde de perder los pesqueros a favor de puertos vecinos, estamos pensando en Río Grande, o en Porto Alegre.

Como señala Bauman (2001: 72), la movilidad adquirida por las «personas que invierten» significa que el poder se desconecta en un grado altísimo de las obligaciones. Al encontrar resistencia a sus actividades, los inversionistas tienen pocos problemas en buscar otros ambientes «más acogedores» o, como en este caso, en amenazar con ir a buscarlos con el objetivo de vencer dicha resistencia.

Es que a pesar de los cambios en la legislación migratoria y la ampliación de derechos a los trabajadores del mar, a partir de 2005 (véase capítulo VII), Uruguay no ha cambiado su matriz productiva, y la capacidad de atraer inversión extranjera continúa siendo uno de los pilares de la política económica. Se explica, entonces, que las amenazas de las empresas pesqueras extranjeras causen preocupación entre la prensa y los representantes políticos locales.

Del mismo modo —y más allá de que, como se señala en otra de las notas, la Suprema Corte de Justicia ratificó la independencia de los jueces laborales ante los empresarios afectados— las gestiones realizadas ante las instituciones nacionales y su difusión en la prensa dan cuenta del capital relacional de estos inversores extranjeros en el país. Como señala Alfredo Falero (2010: 369) en referencia a las oficinas de *call centers* o *back offices* instaladas en otras zonas francas de Montevideo: quienes dominan el espacio económico también acumulan un mayor capital relacional y por lo tanto mayores posibilidades de dominar el espacio social en el que participan.

Es así que, aunque representantes del *Suntma* fueron invitados a participar de las sesiones parlamentarias donde se trató el tema de las garantías que debían depositar las empresas navieras, los trabajadores migrantes no fueron consultados por la prensa ni por las autoridades legislativas. Aún más, como cuenta César:

Nosotros quisimos contar nuestro problema a la prensa... y hablamos con un periodista del diario [*El*] País, pero cuando vimos... ¡estaba todo cambiado! Decían que queríamos hacerle mal al país... ¡que éramos unos estafadores!

Numerosos estudios sobre las representaciones sociales del fenómeno migratorio en la prensa escrita (Herzog, 2010; Rodríguez Borges, 2010 y Vecina, 2012) destacan que los migrantes aparecen generalmente como criminales o como personas necesitadas, con problemáticas que demandan una solución por parte de las autoridades públicas. Es decir, denuncian de una u otra forma al fenómeno migratorio como negativo. De igual modo, en las notas de prensa señaladas anteriormente, los trabajadores del mar peruanos en Montevideo representan un problema para la economía nacional que requiere la intervención de representantes políticos. Además, el énfasis en su calidad de extranjeros por sobre su condición

de trabajadores determina que situaciones de explotación laboral no sean problematizadas como tales.

Recorriendo los artículos de prensa escrita montevideana en los que aparecen mencionados los trabajadores del mar peruanos en Montevideo entre los años 1992 y 2012, es posible encontrar referencias a hechos extremos de explotación y violación a los derechos humanos. En la nota ya citada del diario *El País* del día 10/8/2010, por ejemplo, se menciona el denominado «Caso Blas». Benito Blas era un trabajador del mar peruano embarcado en Montevideo en 2006 que falleció de peritonitis en altamar, mientras tripulaba un barco perteneciente a una empresa pesquera española, pero con bandera de Togo.

«El capitán ordenó que siguieran pescando mientras movían el cadáver de un lado a otro para que no estorbara», señala la nota, citando a Antonio Cáceres, otro trabajador del mar peruano entrevistado. Sin embargo, la gravedad de lo relatado se diluye entre el repertorio de beneficios económicos que los servicios a los buques pesqueros españoles, supuestamente, aportan al país y poco se dice en estas notas sobre las condiciones de trabajo ofrecidas, ni sobre las razones de estos trabajadores para aceptarlas, a pesar de ser Uruguay un país profundamente marcado por la emigración (Lepratti, 2013b).

LAS DEMANDAS, EL MIEDO Y LA CONTINUIDAD LABORAL

Como en otras partes del mundo, la denuncia de estas situaciones determina muchas veces que el armador o la agencia de embarque correspondiente se encarguen de que estos trabajadores no vuelvan a ser contratados (Rodríguez-Martos, 1996). A lo largo de la investigación, la existencia de listas negras ha sido denunciada, tanto por trabajadores del mar peruanos y sus abogados, como por los uruguayos.

Aldo (33 años): Donde trabajé la última vez... como no me gustó el trabajo, porque aparte me tenía que comprar las botas y la ropa de agua, tenía que comprármela yo de mi sueldo... No me gustó eso. Yo le dije: «¿Sabés qué capitán? Hasta acá nomás. Gracias por el trabajo». Y él ¡se molestó! Y me decía: «¿Por qué no te quedas?» Porque yo le servía, porque yo tenía experiencia en el mar, con el barco... En ese barco tenía experiencia. Entonces el capitán me dice: «Quédate». Le digo: «No, hasta acá llegué». Le digo: «Me tengo que comprar la ropa de agua, no me dan vacaciones, y aparte no me das pasaje para irme a Perú.» Y yo le dije: «Mire, déjeme en tierra y hasta acá nomás». El capitán se molestó, y me dice: «Ya me llamarán cuando embarques. Ya me llamarán cuando quieras embarcar, porque yo no te voy a dejar embarcar. Me voy a comunicar con todos los capitanes para que no te embarques». Entonces, yo le dije: «Está bien, haga lo que usted quiera.» Yo fui a la agencia, a... la Agencia Barros a reclamar mis documentos, ¡y no me los quisieron dar!, me lo retuvieron. Me dieron el pasaporte nada más, porque el pasaporte estaba vencido. Para ir a sacar el pasaje, de mi propio bolsillo. Me dijeron: «Te voy a dar el pasaporte, para que saques tu boleto, para que hagas tu frontera de tu propio bolsillo. Y si no me traes ese boleto no te voy a dar tu libreta de embarque.» ¡Hasta ahora mi libreta de embarque está ahí!

Incluso algunos entrevistados han relatado haber recibido amenazas por parte de los capitanes de las naves en caso de continuar con los procesos legales:

Ismael: El capitán es una persona que... Una vez a mí me dijo: «¿Quieres ganar cincuenta mil dólares?». «¿Cincuenta mil dólares?! Bueno —le dije—, ¡quién no se quiere ganar cincuenta mil dólares!». Me dice: «Bueno, tienes que... tienes que... —¿Cómo me dijo?— Tienes que... tienes que eliminar a uno», me dice. «¿Eliminar a uno?», digo. ¡«Tienes que “liquidar” a uno», me dijo! «¿Cómo lo voy a liquidar!» «No —me dice— tienes que... tú túmbame a...» O sea, hablaba por el chico que hizo el juicio... O sea, me daba cincuenta mil dólares por... Supuestamente me hizo dar a entender que... matarlo... Y eso no me lo dijo a mí, sino lo dijo a varios. Por eso te digo que el capitán es una persona de tomar venganza. Y después... Bueno, la vez pasada me llamó a Perú, y me dice: «¿Es verdad que me has denunciado?». Yo le dije: «Sí». «¿Por qué no llegamos a un acuerdo?» «Pero si yo te he dicho que me pagues mis dos meses y no me has pagado, le digo. Te dije que me dieras mi tiempo de trabajo y no me has dado tampoco». Y me dice: «Y ahora ya me has denunciado, ten cuidado». «Yo simplemente hoy estoy reclamando mis derechos, le digo. No estoy reclamando una cosa que no es. Yo no soy loco para tratar de perjudicarte». O sea, porque él habla siempre de tratar de perjudicarlo... «Pero no —le dije— yo no te estoy perjudicando, yo simplemente estoy pidiendo mi derecho. Mi trabajo que yo trabajé». Si no, no te pido nada». Pero eso es la mentalidad de él. Y mis compañeros tienen miedo a eso...

Patricia: ¡Claro!

Ismael: Por eso un paisano mío, me dice: «Ay, no —me dice— ahora que se va a enterar que voy a hacer juicio —me dice— ¡Vaya a hacernos algo!»

Patricia: ¿Y tu familia? ¿Qué te dice?

Ismael: A mí me dijo, mi señora... O sea, me dicen: «Ándate de Uruguay. En Uruguay no estás seguro, porque él...».

Saben que por la plata, todo puede ser... Yo les digo: «No»... Bueno, pero, en verdad sí tengo un poco de miedo... Ya a esta altura digo: «¡Bueno, que venga lo que venga!»

Muchas veces, las amenazas y la retención de los documentos necesarios para embarcar hacen desestimar el inicio o la continuación de los juicios. De acuerdo con los abogados entrevistados, muchos aceptan un arreglo por menos dinero y regresan a Perú, tal como lo relata la nota de Emilio Cazalá. Otras veces, ante el miedo de no volver a conseguir empleo, los trabajadores retiran las demandas para volver a embarcar.

Aldo, quien expuso su problemática ante la entonces embajadora de Perú en Uruguay, Aída García Naranjo, en la jornada Diálogo para Trabajadores del Mar Peruanos en Uruguay, fue invitado a ir a reclamar sus documentos (libreta de embarque y pasaporte) a la agencia marítima junto al cónsul de su país. Sin embargo, ante las reiteradas llamadas del diplomático para coordinar la visita a la agencia, Aldo siempre se excusaba. Yo también lo llamé varias veces para saber si había recuperado sus documentos y para coordinar una entrevista. «¡Cuídense!», me decía

al terminar cada llamada, contagiándome un poco de su miedo. Finalmente, tras varias postergaciones, Aldo accedió a tener una reunión conmigo, pero acompañado por otros dos trabajadores del mar peruanos amigos. Durante la entrevista, evitó responder si pensaba presentarse ante la agencia a reclamar su libreta de embarque junto al cónsul. Cuando volví a llamarlo días después, me dijo que pronto estaría viajando a Buenos Aires para «hacer frontera» y que volvería a embarcarse por intermedio de la agencia en otro barco: «Hasta que el cuerpo resista...».

EL DESGASTE DEL (CUERPO) TRABAJADOR

En el año 2008, el Suntma planteaba a docentes e investigadores de la Facultad de Medicina de la Udelar la necesidad de realizar un estudio sobre las condiciones de trabajo y los factores de riesgo para la salud de los trabajadores en el mar.

Según el Informe Primario (Tomasina y otros, 2008), el trabajo en el mar está considerado como una actividad de alto riesgo. Las difíciles condiciones laborales y la vida a bordo de los buques de pesca son causa de diversas patologías, así como también de accidentes que en ocasiones resultan mortales.

El espacio físico en que se lleva a cabo el trabajo, la dureza de las condiciones de vida a bordo, el aislamiento prolongado, la conjugación del espacio de vida, ocio y trabajo, instalaciones inadecuadas o en algunas situaciones carentes, el tiempo de convivencia, la siniestrabilidad, lo rudo de la tarea, las condiciones en las que se realiza, es decir, en el mar, el ritmo de trabajo, el que depende exclusivamente de la caza del cardumen en el momento justo, conforman un cuadro sociolaboral que exige inevitablemente una atención específica e integral de los poderes públicos (Tomasina, 2008: 2).

De acuerdo con los investigadores, los riesgos y daños más relevantes de la industria pesquera, en la fase de captura son:

- a) En cuanto a la seguridad, los factores de riesgo están relacionados con las herramientas de trabajo (grúas, lingas, anzuelos), y los pisos húmedos y resbaladizos que pueden provocar caídas dentro del buque o en el mar, con cortes, fracturas u otras lesiones.
- b) De forma continua se aplica la fuerza: se desplazan grandes cargas mediante movimientos bruscos, se realizan esfuerzos físicos para mantener el equilibrio, debido al movimiento del barco cuando se realizan maniobras. Esta sobrecarga del aparato osteomuscular determina daños como: patologías discales (hernias de disco), desgaste vertebral, lumbalgias o desgarros musculares.
- c) Otros factores de riesgo están relacionados con el trabajo a la intemperie, como la hipotermia, quemaduras de piel por el sol, cataratas, etc. También se está expuesto a accidentes por el escape de gases como el amoníaco y el freón, provenientes de las cámaras de frío.
- d) El ruido constante procedente de los motores, bombas y hasta el raleo de las olas puede determinar la pérdida de la audición parcial o total.

- e) En algunos buques las condiciones de higiene son limitadas, se convive con roedores e insectos y no se cuenta con agua potable en cantidades suficientes. Las infecciones por lesiones con espinas o sustancias derivadas de las especies marinas también son frecuentes.
- f) Entre los factores denominados de origen psicosocial, el conjugar trabajo, descanso y ocio en el mismo espacio conlleva a una pérdida de la intimidad, la cual deteriora lentamente las relaciones interpersonales, con consecuencias como la neurosis, la depresión, la ansiedad, el alcoholismo y la drogadicción.

Las exigencias sobre el cuerpo en las situaciones descritas conllevan generalmente a su desgaste acelerado. Esta situación ha determinado que durante décadas el *Suntma* se movilizara para la obtención del derecho a una jubilación anticipada, beneficio que fue otorgado a partir del año 2009 a los trabajadores de barcos pesqueros uruguayos.

Sin embargo, los contratos de carácter temporal firmados por los trabajadores del mar peruanos, por intermedio de las agencias marítimas, exonerarían a sus empleadores de toda responsabilidad en caso de lesiones físicas producidas por el desgaste progresivo del cuerpo.

Hubert (39 años): Yo reclamé mis derechos primero... Me fui al Ministerio de Trabajo a reclamar mis derechos, porque la agencia, supuestamente, me dijo que lo que yo tenía no me lo hice en el barco. De repente había sido en mareas anteriores, como yo había trabajado en otras empresas... ¡Pero estuve trabajando cuatro años con la empresa! ¡Cómo yo iba a reclamar algo que no era!

La insistencia sobre lo justo del reclamo se repite en varias entrevistas:

César: Yo me caí en cubierta... Me caí arriba de unos fierros y entonces no podía caminar... Me sacaron a las Islas Malvinas y en las Islas Malvinas me tuvieron como una semana... Después me llevaron de ahí a Perú. O sea, estuve como dos meses sin trabajar... ¡Porque no podía! Porque estaba con descanso médico, ¿no? Y ahora estoy con la doctora reclamando por eso y por mi tiempo de trabajo...

Según Sayad (2006), que el trabajador accidentado busque obtener la mejor indemnización no tiene nada de anormal, lo que llama la atención es la forma en que el trabajador lesionado usa su enfermedad para arreglar un litigio más social que médico.

Carlos (39 años): A mí me tienen en terapia en Perú cuatro meses, pero cuando llega el momento que tenía que yo operarme por una hernia que tenía, o sea... mi contrato se venció un 5 de junio, y porque se venció mi contrato, la empresa ya no tenía nada que ver. Entonces, yo me vengo a reclamar mis derechos nuevamente, yo de Perú me regreso para acá. Vine con todos mis contratos, a reclamar un derecho, ¡y al final ahorita yo estoy en el aire! ¡En Perú no me contratan y acá tampoco!

Yo siempre laboré. El 5 de junio dejé de laborar porque se me venció el contrato. ¡Lo que reclamamos más que todo es el tiempo que hemos laborado pa' ellos! Entonces... estoy acá para reclamar un derecho que es justo: el tiempo que nosotros le servimos a esa empresa, que laboramos, que le llenamos el barco con 1200 toneladas de pescado en menos de un mes, en veinte días, y que ahora nosotros estamos así, estamos sin nada. Y estamos así prácticamente o sea... empezar de nuevo. Ya no somos los de antes. Los que éramos jóvenes antes, éramos solteros... ahora tenemos familias... y... imagínese, estar sin trabajo sin familia, es distinto ya, no es igual ya. Y he venido de Perú a ver si puedo sacar algo de mi trabajo que he... he sufrido tanto ahí.

El trabajador se siente demasiado usado y la constatación médica de la enfermedad hace visible la explotación del cuerpo. Para el migrante, su cuerpo es su forma de estar en el mundo. Ha sido su instrumento de trabajo por años y el trabajo ha impregnado todas las otras esferas de su vida cotidiana. La enfermedad significa, entonces, el fin de una forma de estar en sociedad. El trabajador migrante debe replantearse su estrategia laboral y social (Sayad, 2006).

EMBARCARSE EN URUGUAY

Sin posibilidad de volver a embarcarse en buques extranjeros una vez iniciado el juicio, algunos trabajadores retornan a Perú. Hay quienes buscan trabajo en tierra, en Montevideo, y otros deciden embarcarse en buques de bandera uruguaya, sujetos al cumplimiento de las normas laborales vigentes en el país.

Ismael, por ejemplo, se ha quedado en Uruguay para seguir de cerca la resolución del juicio, mientras su hermano ha regresado a Perú con el objetivo de viajar luego a Argentina y embarcarse en puertos de ese país, donde le han dicho que hay mucho trabajo. Como la rotura de meniscos por ahora no presenta una imposibilidad de trabajar («Ahorita no lo siento... pero en quince años lo voy a sentir...»), Ismael ha decidido embarcar en buques uruguayos:

Si no me sale lo del juicio, bueno... voy a trabajar un par de años más y... Mi sueño es comprarme un camión para vender mi cosecha... de mi chacra... Un camión está más o menos en treinta mil dólares... ¡Pero basta que tenga la mitad! Que tenga quince mil dólares yo ya... puedo hacer la otra mitad a crédito... ¡Y estoy cerca de la familia!

Su nuevo proyecto no implica un cambio en la condición provisoria de su estadía en Uruguay o por lo menos en su intención de que así lo sea. Otros trabajadores del mar peruanos, sin embargo, deciden residir en Montevideo e instalarse junto a sus familias en esta ciudad. En estos casos, como en otros flujos migratorios analizados (Mallimaci, 2012), la posibilidad de contar con recursos estatales son expuestos entre las razones para decidir radicarse:

Freddy (33 años): «Acá mis hijos pueden estudiar... ir gratis hasta la universidad... Y yo me puedo jubilar».

Edgar (24 años): Acá le dan preferencia al marinero... y tienen beneficios. Ahí en Perú no. Ahí en Perú ser marinero es como... no tienes ayuda de nadie... No tienes beneficios en comparación de acá... Yo acá veo que... hay muchos beneficios. Tienes servicio médico y tienes, aparte... vas al seguro de paro... Yo digo a veces: «Sin trabajar, acá te pagan!» En Perú tú no trabajas, no te paga nadie. ¡Quién te va a pagar!

Los proyectos migratorios dejan de ser provisorios y las estrategias comienzan a ser a largo plazo. La jubilación o la educación futura de los hijos entran en juego en este cambio. Pero otras problemáticas deben ser resueltas: la reunificación familiar, el acceso a la vivienda, etc. Temas que serían muy interesantes para abordar en investigaciones futuras sobre este y otros flujos de inmigración reciente en Uruguay.

Pero el cambio no solo se produce en los proyectos migratorios de los trabajadores. Ingresar a trabajar en buques de bandera uruguaya implica, en primera instancia, tramitar la cédula de identidad como extranjero, es decir, el migrante debe dar cuenta al Estado uruguayo de su presencia en este territorio y de su voluntad de residir o trabajar en él.

Hasta el momento, estos trabajadores eran, para las instituciones migratorias de Uruguay, Perú y demás países por los que transitaban, turistas, personas en tránsito, tripulantes de buques pesqueros europeos o asiáticos, pero no inmigrantes. Como señala Sayad (2006), el inmigrante no existe hasta que la sociedad receptora le designa ese título.

¿DÓNDE TRABAJA? ¿DÓNDE VIVE? ¿USTED QUIÉN ES?

A partir de la entrada en vigor de la Ley de Migraciones, se han introducido mecanismos para agilizar los trámites necesarios para solicitar una cédula de identidad como extranjero. Actualmente, es posible obtener ese documento provisorio con validez por un año, sin necesidad de contar con la partida de nacimiento original. No obstante, es necesario un certificado consular que dé testimonio de la partida original. Para la mayoría de los trabajadores del mar peruanos entrevistados, la solicitud de este certificado significará la primera ocasión de presentarse ante el consulado peruano en Montevideo. Hasta ese momento, las autoridades diplomáticas de su país tampoco tenían registro de su presencia en esta ciudad.

A pesar de que el Estado se atribuye el monopolio sobre la regulación de los movimientos migratorios, las estrategias y los ámbitos de inserción laboral de estos trabajadores, analizados previamente (hacer frontera, BDC, contratos firmados en aguas internacionales), tienen lugar fuera de estos controles, dando lugar a la vulneración de derechos descrita.

Y es que aunque la protección de los derechos humanos es señalada como uno de los objetivos de la nueva Ley de Migraciones, la regularización del migrante es una condición previa a dicha protección. Es decir, el carácter regulador de la política migratoria precede a su voluntad protectora de los derechos humanos de

los migrantes. Un ejemplo de ello es que, si bien se deben respetar los derechos laborales de los trabajadores migrantes, aunque carezcan de documento local, para acceder al derecho al trabajo es necesario contar con ese documento. Solo presentándose ante las instituciones migratorias locales, el migrante podrá contar con una identidad mediante la cual podrá acceder a sus derechos.

La lógica nacional, entonces, atraviesa a la política migratoria (uruguaya, peruana, argentina, etc.) desde su concepción, y por ello genera espacios de exclusión, vacíos legales que son hábilmente utilizados por actores globales, conscientes de las fronteras y los límites reguladores del Estado.

En definitiva, según nuestro punto de vista, los cambios que pueden advertirse en el campo de las políticas migratorias regionales se inscriben en una tendencia internacional [...] que se presenta como alternativa al paradigma de control y seguridad, pero que en el fondo no conlleva una reformulación de los modelos de desarrollo dominantes (Domenech, 2008: 65).

Como lo he señalado anteriormente, en setiembre de 2012 tuvo lugar en la sede central del PIT-CNT la jornada Diálogo para Trabajadores del Mar Peruanos en Uruguay, organizada por la Embajada de Perú en Uruguay y el Suntma. Participaron en ella la entonces embajadora de Perú, Aída García Naranjo, y el cónsul Oscar Roca, tres representantes del Suntma, entre ellos Carlos Coronel, trabajador del mar peruano afiliado al sindicato, y Ernesto Murro, actual ministro de Trabajo y Seguridad Social, en esos años director del BPS. Ante ellos expusieron su problemática Ismael, Aldo y César, a quienes he citado en los párrafos anteriores.

Siempre recuerdo momentos de esa reunión, que para mí son fotografías de lo que pretendo exponer: sindicato, Estado uruguayo, Estado peruano y trabajadores del mar migrantes sentados en una misma mesa. Los trabajadores migrantes exponen su problemática, la embajadora peruana invita a los trabajadores a acercarse a la embajada y a registrarse. Murro explica a los trabajadores cómo tramitar la cédula de identidad para poder acceder a un trabajo en Uruguay y estar registrados en el BPS. Los representantes del sindicato los invitan a afiliarse. Pero los trabajadores no resolverán sus demandas de haberes impagos inscribiéndose en la embajada, ni en el BPS. Este organismo no tiene injerencia sobre los aportes a la seguridad social que los buques de bandera extranjera deberían hacer a los Estados del pabellón que enarbolan. La embajada y el Estado peruano, tampoco. Por otro lado, afiliarse al sindicato significa estar en una de las temidas listas negras que limitan su acceso a los empleos en los que se han desempeñado hasta ahora. En síntesis, las demandas de los trabajadores migrantes fueron escuchadas, pero solo eso.

Si bien en esta reunión la embajadora de Perú anunciaba la aprobación del Congreso Peruano del Convenio de Seguridad Social Uruguay-Perú (que entró en vigencia finalmente el 1.º de marzo de 2014), las limitaciones de las jurisdicciones estatales, el afán regulador de la política migratoria (y, por qué no, de toda política

pública) dejan fuera de su bien intencionado ámbito de protección a estos trabajadores migrantes.

«HAY QUE RESPETAR CIERTOS CÓDIGOS...»

Pero pretender embarcar en buques de bandera uruguaya no solo implica dar cuenta de ello al Estado de este país, es necesario también inscribirse en el sindicato de trabajadores del mar que funciona a la vez como bolsa de trabajo.

Con excepción de la ex-Fripur, las empresas dueñas de buques pesqueros en Uruguay tienen convenio con el sindicato y contratan a sus tripulantes a través de este. Por otra parte, para acceder al puerto en busca de embarque es necesario un permiso que es proporcionado por la empresa que ha contratado al marino o por el sindicato.

Como siempre, las redes sociales son fundamentales a la hora de informarse sobre cómo proceder para poder acceder al puerto. Pero no solo circula información sobre cómo embarcar, sino también sobre cómo comportarse en el sindicato, en el puerto y en el barco en caso de conseguir trabajo.

Ismael, quien realizó los trámites necesarios para poder embarcar durante mi trabajo de campo, me comentaba sobre los consejos que le brindaban sus paisanos:

... Eso me lo dicen mis compañeros que... andan en barcos uruguayos. Me dicen: «Tienes que trabajar al ritmo de ellos. Ni más, ni menos. Si trabajas más te dicen: “Acá todos trabajamos al mismo ritmo”». Nosotros estamos acostumbrados a estar siempre porque siempre nos exigen, siempre nos exigen estar... Por eso es que estamos siempre a este ritmo y con esa mentalidad de siempre de apurarnos y porque pensamos siempre que nos van a botar.

Félix (41 años), por su parte, se embarca en buques uruguayos desde el año 2000 y les aclara a sus compatriotas que se acercan al sindicato:

Yo siempre les digo a mis compatriotas que se afilien al sindicato para poder trabajar en barcos uruguayos y tener más respaldo..., que hay que estar atento. Hay que respetar ciertos códigos... porque después alguien se manda alguna y lo primero que ven es que uno es peruano...

De igual modo que previamente para embarcar en buques extranjeros una de las estrategias era «hacer bolla» frente a las agencias marítimas, a partir de este momento, para enterarse de las posibilidades de embarque, los marinos pasarán sus días en la sede del sindicato o en el antiguo muelle Mántaras, desde donde zarpan los buques de bandera nacional. Sucede entonces algo que hasta el momento transcurría por caminos paralelos: el encuentro de trabajadores peruanos y uruguayos en un mismo espacio y con igual objetivo: conseguir embarque. Para una sociedad como la uruguaya, profundamente marcada por la emigración, la interacción entre trabajadores del mar peruanos y uruguayos, en el puerto y en el sindicato, representa una oportunidad para «analizar prácticamente, en el modo de la experiencia, la confrontación entre lo nacional y lo no nacional» (Sayad,

2010: 105). En el siguiente capítulo, entonces, analizo la presencia de trabajadores no nacionales entre trabajadores nacionales, en un ámbito de trabajo considerado como nacional.

SÍNTESIS DEL CAPÍTULO

En este capítulo he descrito cómo muchos migrantes deciden cambiar su proyecto migratorio, luego de abandonar los buques de terceras banderas que habían tripulado con anterioridad. La renuncia al trabajo en dichos buques muchas veces es seguida por el inicio de juicios laborales que han dado lugar a gestiones de empresarios pesqueros ante las autoridades políticas y judiciales nacionales. Tales periplos legales —y sus repercusiones en la prensa— dan cuenta de los intereses que entran en juego en la contratación de marinos peruanos en Montevideo. Pero, por otra parte, marcan un cambio en el relacionamiento de los migrantes con la sociedad receptora. Por primera vez, estos se presentarán ante las instituciones nacionales, algunos con el objetivo de embarcarse en buques de bandera uruguaya sometidos a las leyes laborales locales. Dicho cambio, muchas veces, también estará dado por un proyecto de reunificación familiar que tendrá lugar en Montevideo. Es decir, el trabajador migrante dejará de ser una persona en tránsito y buscará radicarse en esta ciudad. Dicha radicación en Montevideo y el ingreso a buques pesqueros nacionales dan inicio a un nuevo contexto en el cual los migrantes deberán desarrollar nuevas estrategias de inserción laboral y social que se analizarán en las próximas páginas.

CAPÍTULO VII.

EL COMPLEJO CASO DE LOS COMPAÑEROS PERUANOS. ENTRE EL INTERNACIONALISMO PROLETARIO Y LA DEFENSA DE LA MANO DE OBRA NACIONAL

INTRODUCCIÓN

Al momento de la redacción de esta tesis, unos setenta trabajadores del mar peruanos se encuentran afiliados al Suntma. Tres de ellos, además, formaron parte de la comisión directiva sindical electa para los años 2012-2014. Sin embargo, esta incorporación no ha estado exenta de tensiones. La revisión de archivos sindicales, así como 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*. Asimismo, durante las entrevistas, la identificación de los trabajadores peruanos como *sumisos*, frente a un colectivo que se autodefine como *combativo y rebelde*, aparece como un estereotipo que homogeneiza y diferencia a los trabajadores del mar peruanos con respecto a los uruguayos. De acuerdo con esta construcción de alteridad, asociada a la aceptación pasiva de condiciones de 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 pueden estar expuestos. Se desdibujan así los procesos sociales y económicos subyacentes a la presencia de estos trabajadores migrantes en el puerto de Montevideo y se enfatiza en su oposición con respecto a los trabajadores nacionales.

En este capítulo expongo las posiciones relevadas entre los trabajadores del mar uruguayos afiliados al Suntma, con respecto a la presencia de sus pares de origen peruano que embarcan en el puerto de Montevideo, así como las observaciones de situaciones compartidas por trabajadores de ambos orígenes durante mi trabajo de campo: la espera de embarque en el puerto y actividades sindicales.

LOS SINDICATOS NACIONALES

De acuerdo con De la Haba (2002), la inmigración ha sido una de las formas de composición y renovación de las clases trabajadoras desde el siglo XIX. Del mismo modo, la participación en organizaciones sindicales ha representado el primer espacio de integración e intervención sociopolítica para diferentes generaciones de trabajadores inmigrantes en las sociedades receptoras. Sin embargo, a lo largo de los últimos dos siglos, la posición del movimiento obrero frente a la migración ha variado desde la proclama de la igualdad de derechos como medio para eliminar

antagonismos y cerrar filas ante las patronales, a la reacción ante la competencia de los trabajadores extranjeros y la demanda de mayores controles a la inmigración, en defensa del trabajador nacional. La posición del *Suntma* ante la presencia de trabajadores peruanos en busca de embarque en Montevideo no ha sido ajena a estas tendencias más generales.

En este sentido, varios autores señalan la importancia de la conformación de una «clase trabajadora nacional», para la integración de este sector de la población a las instituciones de la sociedad capitalista (De la Haba, 2002; Harvey, 1998). Según Harvey (1998:145), dicha integración implicó un largo proceso histórico — iniciado a fines de siglo XIX— que se renueva con la incorporación de cada nueva generación de trabajadores. Educación, represión y persuasión entran en juego al momento de socializar al trabajador dentro de las condiciones de producción capitalista y difundir valores como la ética del trabajo, la iniciativa individual y el orgullo nacional.

En los siguientes párrafos reseño brevemente el proceso histórico por el que han transitado las organizaciones sindicales en el territorio uruguayo y que ha dado lugar a la conformación de los sindicatos nacionales y del *Suntma* en particular.

EL MOVIMIENTO SINDICAL URUGUAYO

En sus orígenes, a fines del siglo XIX, los movimientos obreros en el territorio uruguayo fueron conformados por un importante número de inmigrantes de origen europeo de tendencias anarquistas y socialistas, lo que determinó una fuerte influencia internacionalista en ellos (Porrini, 2001).

Más tarde, durante las primeras décadas del siglo XX, el Estado nacional comenzaría a sancionar normas a favor de los trabajadores como: leyes para evitar accidentes de trabajo (1914), la ley de ocho horas para algunos sectores de la industria (1915), salario mínimo para los trabajadores rurales (1923), etc. Sin embargo, según señala Porrini:

... las organizaciones obreras de la época (las sociedades de resistencia, luego sindicatos únicos o de industria), orientadas en forma mayoritaria por las tendencias anarquistas, asumían posiciones predominantes de rechazo a la intervención estatal, recurriendo a las formas de la acción directa... (Porrini, 2001: 137).

No será hasta 1937, con la Ley 9675 —la cual obligaba a los patrones a cumplir los acuerdos con sus trabajadores, tras una larga huelga en la construcción—, que el Estado será solicitado y aceptado como mediador entre empleadores y empleados. A partir de ese momento, el Estado uruguayo se iría consolidando como garante de los acuerdos laborales, hasta que en 1943 se aprueba la Ley 10.499, que regulaba los Consejos de Salarios como órganos de integración tripartita (Porrini, 2001).

Años después, durante la convulsionada década del sesenta, precisamente en 1964, se constituye la Convención Nacional de Trabajadores (CNT) y finalmente,

en octubre de 1966, se conforma la Convención Nacional de Trabajadores como central única. Desde ese momento la CNT se proclamaba independiente del Estado, las patronales, los partidos políticos y las sectas religiosas y filosóficas (Broquetas, 2008).

Cuando el 27 de junio de 1973 el Poder Ejecutivo, presidido por José María Bordaberry, decreta la disolución de las Cámaras de Senadores y Diputados, la CNT declara la huelga general y la ocupación de los lugares de trabajo durante 15 días. La represión, el encarcelamiento y la desaparición de trabajadores a lo largo de esta última dictadura fueron hechos que marcaron profundamente al movimiento sindical uruguayo (Broquetas, 2008).

Diez años más tarde, después de que en 1980 fracasara el proyecto de reforma constitucional de la dictadura —que finalmente llamaría a elecciones en noviembre de 1984— se fueron abriendo espacios para la acción colectiva. Es así que el 1.º de mayo de 1983 un grupo de sindicatos organizó un acto bajo la consigna: «Un solo movimiento sindical», que a partir de entonces se unificaría entorno al PIT-CNT (Plenario Intersindical de Trabajadores-Central Nacional de Trabajadores) (Broquetas, 2007: 168).

En 1985, con la restauración de la democracia, se recuperaron los Consejos de Salarios y la participación del Estado en las negociaciones, hasta que en 1991 el gobierno de Luis A. Lacalle dejará de convocarlos. Sin embargo, la década del noventa estará marcada por las movilizaciones sindicales en torno a los plebiscitos contra la privatización de las empresas públicas. *La defensa de la soberanía nacional* frente a las políticas neoliberales privatizadoras llevadas adelante por el gobierno durante la última década del siglo XX y los primeros años del siglo XXI fue la consigna que unificó a todo el movimiento sindical.

EL SINDICATO ÚNICO NACIONAL DE TRABAJADORES DEL MAR Y AFINES

Desde 1984 el Suntma, como todos los sindicatos del país, integra el PIT-CNT desde 1984. Específicamente, en lo que refiere a la historia de luchas en común entre los trabajadores del mar en Uruguay, es necesario señalar que la figura del tripulante pescador aparece en nuestro país cuando ya existe una profusa legislación laboral para otras ramas de la actividad económica. El primer laudo que se conoce en la industria pesquera es de 1950, y señala que la tripulación será remunerada de acuerdo con la tradición de liquidaciones «por parte» (Novoa, 1989).

Esta forma de remuneración fue durante años la causa —o la excusa— para considerar al trabajador de la pesca una especie de socio del propietario del buque. Apelando a ella, hasta 1985, fueron frecuentes los reclamos de las empresas pesqueras para ser excluidos del pago de aportes jubilatorios o de asignaciones familiares, alegando que su relación con los trabajadores era un vínculo contractual. Algunas veces, los jueces entendían que existía una relación de dependencia y

que correspondía el pago de indemnizaciones por despido, aportes a la seguridad social, etc., y otras veces no.

En enero de 1984, buscando regular esta situación, el Consejo de Estado (órgano del saliente gobierno dictatorial uruguayo), aprobó el Decreto-ley 15.523, referido a la relación laboral de los tripulantes de buques de pesca de bandera nacional. En su artículo 7.º, el decreto-ley establecía: «Los tripulantes que hayan convenido la forma de remuneración a la parte no estarán sujetos a limitación de jornada ni tendrán derecho a indemnización por despido en el caso en que este ocurra».

Además, según el artículo 4.º de la misma ley, se exoneraba a los empleadores de su obligación de alimentar a la tripulación.

Frente a esta resolución, el Suntma, con el apoyo de destacados abogados laboristas (Helios Sarthou y Guzmán Díaz), llevó adelante el reclamo de que este decreto-ley violaba claramente la Constitución, al negar a este grupo de trabajadores su igualdad ante la ley (artículo 8.º) y al contrariar el artículo 56.º que establece la obligación del empleador de proporcionar alimentación adecuada al trabajador que deba permanecer en el establecimiento laboral. Además del inicio de los procesos legales para lograr que dicho decreto fuera declarado inconstitucional, la totalidad de los buques de pesca nacionales estuvieron paralizados durante cuatro meses por una huelga masiva del sector y 19 trabajadores realizaron una huelga de hambre en la parroquia Sagrada Familia de La Teja (Suntma, 2011). Los trabajadores no consiguieron anular el decreto ley en ese momento. Debieron esperar hasta diciembre de 2006, fecha en la que el único artículo de la Ley 18.066 estableció su derogación, tras un largo proceso de movilización sindical para sensibilizar al Parlamento sobre los riesgos que implicaba su vigencia

Sin embargo, un año después de la huelga, con la restauración de la democracia y de los Consejos de Salarios, el decreto-ley no será aplicado y, a partir de 1985, los trabajadores de la pesca lograrán gran parte de sus reivindicaciones: comida, ropa, compensaciones por despido, por enfermedad, etcétera (Suntma, 2011).

Es así que, a pesar de no haber logrado sus reivindicaciones en 1984, la huelga de ese año marca un hito en la historia sindical, señalando un nuevo inicio de la actividad gremial que se mantiene sumamente activa hasta el día de hoy. En la última década, se han obtenido beneficios como la jubilación anticipada y el seguro de desempleo, entre otros, que han equiparado los derechos laborales de los trabajadores del mar con respecto a los de otras actividades productivas en Uruguay. De todos modos, las ya reseñadas especificidades del trabajo pesquero determinan que otras leyes laborales, como la que dispone un máximo de ocho horas de trabajo diario, no formen parte de la normativa pesquera.

Este más que resumido recorrido histórico por hitos sindicales, movilizaciones y reconocimiento de los derechos laborales de los trabajadores tiene siempre como interlocutor a un Estado nacional específico: el uruguayo; está circunscripto

a su territorio y, en este caso en particular, a los buques que enarbolan el pabellón nacional.

Por otra parte, la generación de trabajadores que se integró a la actividad en los años de la implementación del Plan de Desarrollo Pesquero (1975) y participó de la reorganización sindical de los años ochenta nació alrededor de la década del sesenta, cuando el agudizamiento del deterioro económico significó un aumento de las luchas sociales y políticas, con una importante participación de los trabajadores, el movimiento estudiantil, cooperativo y barrial (Jung, 2004). Pero además, esta generación había crecido en medio de la extensión de la educación primaria, media y técnica. Es decir, se trata de una generación con formación en historia nacional y beneficiaria de algunos de los servicios del Estado de bienestar uruguayo, consolidado a lo largo del siglo xx.

IMAGEN 7. FACHADA DE LA SEDE DEL SUNTMA



En la imagen se puede apreciar a trabajadores enarbolando el pabellón nacional. Del mismo modo, en la sala de reuniones del sindicato — donde amablemente se me permitía realizar las entrevistas a trabajadores del mar peruanos y uruguayos— se encontraban las tres banderas (símbolos patrios). Montevideo, noviembre de 2012.

Como señala el historiador Rodolfo Porrini, las movilizaciones y confrontaciones en torno al reclamo de mejoras en las condiciones de trabajo y los derechos sociales van constituyendo una historia en común, un legado que unifica a los trabajadores. «El sentido de pertenencia se construye entre otros aspectos, también

en función de la memoria histórica, la cual se nutre de la percepción de compartir metas comunes y de una conciencia histórica» (Porrini, 2004: 98).

Pero esta conciencia histórica tiene unos límites geográficos y políticos: los del Estado nacional. Tras casi cien años de historia circunscripta a una nación, el internacionalismo proletario de los primeros tiempos fue dando paso a discursos y movilizaciones tendientes a la defensa de la mano de obra nacional y a las luchas por fuentes de trabajo para trabajadores nacionales. La visión de los trabajadores del mar uruguayos respecto a los trabajadores inmigrantes estará determinada por esta tensión permanentemente.

DE ILEGALES A COMPAÑEROS PERUANOS

Las migraciones son procesos diacrónicos, por lo tanto, la lectura de las prácticas y los discursos sindicales respecto a la inmigración deben tener en cuenta las diferentes fases de instalación y sedentarización de los trabajadores inmigrantes en las sociedades receptoras (De la Haba, 2002).

Grosso modo, se pueden diferenciar dos grandes etapas en los discursos del Suintma referidos a los trabajadores del mar peruanos: una primera etapa (1995-2005), caracterizada por la reacción contraria a la presencia de trabajadores peruanos en el puerto de Montevideo, y la segunda (2005 hasta la actualidad), marcada por la integración de los trabajadores peruanos a la actividad sindical.

LOS ILEGALES USURPADORES DEL EMPLEO

El 10 de febrero de 1997 y el 3 de enero de 1998 se encuentran en el diario *La República* las primeras notas referidas a los trabajadores peruanos publicadas en un medio de prensa de circulación nacional. La primera está titulada: «Graves perjuicios. Recia defensa del sindicato del mar a la mano de obra nacional», y la segunda: «Suintma: “Los ilegales peruanos nos sacan el trabajo pesquero”».

En ambas notas se transcriben denuncias del sindicato sobre la presencia de trabajadores peruanos en Montevideo, quienes, «compitiendo de forma desleal», usurpan el empleo en la pesca. Los títulos hacen referencia a una confrontación entre los trabajadores uruguayos y los «ilegales» peruanos.

Esta elección del término *ilegales* por sobre el de *trabajadores* o *marineros* peruanos, remite a la idea de personas que están fuera de la ley, antes que a su condición de trabajadores. En tanto no nacionales, los trabajadores peruanos aparecen como la causa del desempleo de unos trescientos marinos uruguayos.

Si bien en ambas notas también se denuncia que la contratación de trabajadores peruanos por parte de las empresas pesqueras tiene como objetivos eludir obligaciones de seguridad social y pagar menores salarios por más horas de trabajo, el énfasis en el perjuicio que esto provoca en las posibilidades de contratación de trabajadores nacionales desdibuja la responsabilidad de las empresas y del Estado. No hay un llamado a la solidaridad entre trabajadores. Antes que

nada, se demanda a las autoridades que actúen ante la presencia de estos «usurpadores ilegales del empleo nacional». Quedan en un segundo plano las prácticas fraudulentas de las empresas y de autoridades estatales que no llevan adelante los controles reglamentarios.

Como se señaló más arriba, durante esta primera etapa, entre los años 1995 y 2005, el Estado uruguayo no convocaba a los Consejos de Salarios, la participación sindical había decaído notoriamente y el desempleo alcanzó niveles históricos en el país (17 % en el año 2002). Muchos trabajadores uruguayos aceptaban trabajos en buques extranjeros (españoles, coreanos, etc.), y aunque cuentan que sus salarios eran mayores que los de los trabajadores peruanos embarcados en los mismos barcos, tampoco recibían aportes a la seguridad social.

Sin embargo, a partir del año 2005 se vuelven a conformar los Consejos de Salarios, se aprueban nuevos derechos para los trabajadores del mar, como el seguro de desempleo y la jubilación anticipada. Entonces podemos decir que, en esta segunda etapa, trabajar en buques nacionales se convierte en una opción más rentable a largo plazo, y muchos trabajadores uruguayos desestiman el buscar embarque en los buques extranjeros que arriban al puerto de Montevideo.

LOS COMPAÑEROS PERUANOS

Actualmente, unos setenta trabajadores del mar peruanos se encuentran afiliados al Suntma y tres de ellos formaron parte de la Comisión Directiva durante los años 2012-2014. Sin embargo, esta incorporación no estuvo exenta de discusiones al interior del sindicato. Así relata la situación uno de los dirigentes del Suntma:

Francisco (46): Nosotros tuvimos alguna discusión por allá por el 2007. Había una posición de ciertos grupos de compañeros, que sin querer ser xenófobos o discriminatorios pensaban que les iban a sacar el laburo. Entonces decían: «¡No! ¡Los peruanos no!» Nosotros les decíamos: «Bueno, mirá, nuestros estatutos dicen que nosotros tenemos que bregar por el fortalecimiento del movimiento sindical»... El internacionalismo sindical, proletario y toda esa cuestión... Entonces, no podíamos ver a nuestros compañeros peruanos como «peruanos».

Pero las organizaciones sindicales no son universos homogéneos, así como tampoco los inmigrantes conforman una categoría invariable (De la Haba, 2002). Por lo tanto, a pesar de la integración de trabajadores peruanos a la actividad sindical, persisten posturas resistentes a su participación.

Walter (60), quien fue dirigente sindical en los años noventa, señala:

Yo fui uno de los primeros que rechazó a los peruanos cuando empezaron a venir acá al Uruguay. No los quería, viste. Porque ellos ya venían de... Algunos no eran marineros, nunca habían navegado...entonces venían a quitarnos el trabajo, viste..., por menos plata que nosotros. Lo hicieron en algunos barcos. Ahora por suerte se han integrado acá. ¡Por lo menos están ahí! [risas] Como hemos integrado también, te has fijado...que hay africanos también. Pero fue gente también que fue muy discriminada, los esclavizaron mucho también...Y ellos por suerte han aprendido muchas cosas. [...] Nosotros en ese sentido... el

trabajador uruguayo fue más rebelde en estos barcos. ¡Nunca se dejó explotar! Nunca. Es muy raro que un uruguayo haya ido por ahí... ¡Así nos han dejado tirados en muchos puertos también! Pero ellos no, ellos ya...son más de aceptar determinadas cosas. Son más sumisos, viste. [...] Había trabajos que no tenían que hacer y los hacían... o les daban de comer cuando ellos querían...o no les daban plata...

Otro dirigente sindical reitera la palabra *sumisos* para referirse a trabajadores del mar peruanos:

Arturo (54): Yo he estado en otros países trabajando, nunca fui tan... Los peruanos son... tranqui... son muchachos tranqui... ¿Cómo te podría decir?... Son sumisos. Y yo a veces pienso que debe ser un poco porque no están en la tierra de ellos. Porque los que tenemos acá que están todos afiliados, tienen su familia acá. Pero aparte hacen valerla herramienta [sindical]. Entonces, más o menos nosotros vemos los que no están afiliados, nosotros tratamos de decir: «No compañeros, hay que defender. Usted tiene un convenio que tiene que controlar»...

Frente a un colectivo que se autodefine como *luchador y rebelde*, la sumisión dibuja una diferencia entre *ellos y nosotros*. Pero además, esta condición de sumisos aparece como una cualidad cuasigenética, propia del origen nacional de los trabajadores del mar peruanos. Los trabajadores uruguayos que acepten determinadas condiciones de trabajo son «carneros», los peruanos...son peruanos.

Resulta interesante la reacción del dirigente Francisco Amaro, frente a estas referencias a la sumisión de los trabajadores del mar peruanos:

¡Yo también fui peruano en Estados Unidos! Yo viví en Estados Unidos y allí también trabajaba en Wisconsin... Es un Estado lechero de Estados Unidos... y... trabajaba en unos tambos... y también cumplía horarios de ocho, diez, 12 horas... 14 horas por día. No me lo imponían, lo hacía porque me servía...Me servía la guita. Entonces no es, no pasa por una cuestión de «sumisión»... pasa por una cuestión de guita. [...] Entonces el dinero que vos ganás ahí... representado acá en el Uruguay... Es mucho más el poder adquisitivo que vos tenés con ese dinero acá en Uruguay. Entonces pasa lo mismo con los extranjeros que vienen acá al Uruguay... [...] Hacen como una zafra... Por ejemplo, los indonesios hoy... no solo peruanos... hoy te voy a poner el ejemplo de los indonesios... que hoy son la mayor parte de los trabajadores que andan en los barcos de bandera extranjera, tanto de ultramar como de pesca... ¿Sabés cuánto les pagan?... ¡ciento cincuenta dólares por mes! ¡Por todo concepto! Incluido la comida... doscientos dólares aquel que está más o menos capacitado para... ¡doscientos dólares por mes! Y se van a la mar por cinco o seis años. [...] Y sí, hay una «sumisión» en eso... ¿Por qué? Primero, porque no tienen arraigado el oficio de marino... son traídos de los arrozales, de toda esa zona... yo qué sé... son trabajadores de otro ámbito... que te dan una expectativa de trabajo: «Bo, mirá que vas a ganar tanta guita», y en Indonesia, o en el país de origen... esa plata... es *mucha* plata. Nosotros tenemos que saber, por ejemplo, que en Indonesia... se come con un dólar diario. Con un dólar diario, comés... y acá con un dólar diario, ¡no pagás un boleto! [...] Entonces... más o menos pasa por

ahí... Y seguro, al estar en un país extranjero... —como te digo, yo lo estuve—, también a veces, no es que seas «sumiso», sino que...

Como se señaló en el capítulo IV, la «ilusión de lo provisorio» (Sayad, 2006) lleva al trabajador migrante a creer que su condición de inmigrante es una situación transitoria, no permanente. Estos *hombres sin familia* (en la sociedad receptora) han hecho su viaje con el objetivo de conseguir trabajo y enviar gran parte de su salario a quienes dependen de ellos en su país de origen. Por lo tanto, se alojarán y vivirán de forma precaria, dedicando sus horas al trabajo y a la maximización de sus ingresos. Sin embargo, de acuerdo con Francisco (y con lo descrito en el capítulo anterior), la radicación en Uruguay de los trabajadores del mar peruanos junto a sus familias, y el cambio del proyecto migratorio que conlleva, resulta un aspecto disparador para la integración al sindicato y el reclamo de mejores condiciones laborales y salarios:

Francisco: El tema es que ahora ellos se están adaptando a otra forma de vida y ya se están instalando en Uruguay... Y tienen que pagar el alquiler acá, o comprarse la vivienda acá... y entonces ahora ellos están viendo cómo se puede intentar de mejorar los convenios colectivos... Tenemos hoy en día tres compañeros que están en la dirección del sindicato y son miembros del sindicato... entonces... es otra la situación. Tienen familias...

Pero además, como bien lo marcaron Arturo y Walter, la afiliación al sindicato aparece como un hecho *educador y concientizador* por un lado: «por suerte han aprendido muchas cosas», y por otro, por qué no, también de control: «Ahora por suerte se han integrado acá, viste. ¡Por lo menos están ahí!».

LA PARTICIPACIÓN TUTELADA

Durante las asambleas sindicales, la participación de los trabajadores del mar peruanos consistía en estar presentes y votar. Por lo menos durante las tres asambleas a las que asistí (30 de abril, 5 de julio y 15 de agosto de 2013), los trabajadores del mar peruanos no pidieron hacer uso de la palabra. Tampoco lo hicieron los tres trabajadores peruanos miembros de la Comisión Directiva. Al respecto, es preciso señalar que Amalfi Vilca, Carlos Coronel y Cristian Guizado ocupaban cargos suplentes en dicha directiva, específicamente en las comisiones de organización, y en la de prensa y propaganda. Es precisamente en las actividades de propaganda en la que otros trabajadores del mar peruanos tienen una importante actividad: pegatinas, pintadas, reparto de afiches o volantes, etc. Es decir, realizan tareas manuales, designadas por otros trabajadores.



Abril de 2013

De acuerdo con el comentario realizado por Félix —trabajador del mar peruano citado en el capítulo anterior— la afiliación al sindicato como estrategia para conseguir embarque implica cumplir con «ciertos códigos». Uno de ellos es la participación en las actividades y movilizaciones sindicales, y por supuesto el acatamiento de los paros y las huelgas decididos en las asambleas. «Hay que hacer buena letra», porque en última instancia serán sus colegas uruguayos los que determinarán sus posibilidades de embarque en los buques de bandera nacional.

Aunque durante el trabajo de campo no tuve oportunidad de observar el reclutamiento directo de trabajadores en el puerto, con base en las entrevistas realizadas es posible describir algunas de las consideraciones que entran en juego. Este hecho suele darse cuando al momento de partir el barco tiene un puesto vacante. La elección de quién ocupará esa vacante depende, en última instancia, del patrón del barco, pero la opinión de los otros tripulantes también es determinante. Estos hombres convivirán día y noche —al menos durante una semana— en un espacio reducido. Asegurar el buen entendimiento entre ellos resulta fundamental si se quiere lograr una marea provechosa. Ser conocido por el patrón del barco o por alguno de los tripulantes es entonces tan importante como la experiencia previa en las artes de pesca utilizadas.

EMBARCANDO EN EL MÁNTARAS

Para trabajar en buques de bandera nacional e ingresar al puerto a embarcar, los marinos pueden haber sido contratados previamente por la empresa pesquera y

estar incluidos en la lista de trabajadores del buque a zarpar o pueden conseguir un permiso en el sindicato para ingresar al puerto y esperar allí su posibilidad de embarque.

Para esta espera, los marinos se reúnen en el muelle Mántaras, próximo a un lugar que denominan *el alero*, que corresponde a una saliente del techo de unas oficinas de la ANP y sus escalinatas. Junto al alero hay también un contenedor solicitado por el Suntma para que, en caso de lluvia o intensos fríos, los marinos puedan resguardarse allí mientras esperan la llegada o salida de los barcos. Ahí conversan, toman mate y pasan varias horas del día. En ninguna de mis visitas al puerto vi a trabajadores peruanos esperando en el alero, sí los pude ver esperando embarque en el muelle, pero siempre alejados del resto de sus pares uruguayos, en pequeños grupos de dos o tres. Solo se acercaban cuando algún barco llegaba o se preparaba para zarpar.

Esta distribución de los trabajadores da cuenta de las fronteras existentes entre ellos, a pesar de que comparten un mismo espacio. Los marinos peruanos son los *convidados de piedra* en el Mántaras. Es como si ese fuera un espacio de los uruguayos, y los peruanos debieran conservar su lugar, más allá de la frontera. Esta imagen da cuenta de una categorización de los trabajadores y de los derechos al acceso al trabajo de acuerdo a una lógica nacional: en primer lugar se encuentran los trabajadores locales, de quienes este es su espacio natural.

IMAGEN 9. EL ALERO



Muelle Mántaras, octubre, de 2012

IMAGEN 10. CUATRO TRABAJADORES DEL MAR PERUANOS ESPERAN SU OPORTUNIDAD DE EMBARQUE JUNTO A UN BUQUE RECIÉN LLEGADO AL MUELLE MÁNTARAS.



Octubre de 2012

Como se adelantó en el cuarto capítulo: «Para la operación de construcción de una nación es indispensable, más que un territorio, la definición de un pueblo» (Balibar, 2003:52); y la definición de dicho pueblo implica la demarcación de una frontera simbólica entre un *nosotros* y *los otros*: los extranjeros.

Según Pilar Uriarte:

... en todas las sociedades encontramos formas de discriminación que operan a partir de la construcción social de diferencias. Sin embargo, no todas las diferencias implican situaciones de discriminación [...] la discriminación aparece cuando existen mecanismos sociales que construyen diferencias y estructuran grupos sociales jerárquicamente ordenados con accesos diferenciados a bienes y oportunidades (2011: 27).

Por el hecho de haber nacido dentro del territorio nacional, los trabajadores locales tienen un acceso diferencial a las oportunidades de trabajo y al uso de un espacio, considerados también como *nacionales*.

La espera en un lugar alejado del muelle refleja el hecho de que los trabajadores peruanos no serán los primeros en ser considerados en caso de que exista una posibilidad de embarque en el muelle.

En una de mis visitas al puerto durante el mes de enero, pude entrevistar a Carlos (42), un patrón de tierra uruguayo. Según su relato, cuando falta personal en un barco se busca primero a alguien con experiencia. Pero aquellos con más pericia, y por ende, con mayores posibilidades de conseguir embarque, suelen elegir los buques en los que saldrán, así como el momento en el que lo harán. Enero, por ejemplo, es un mes de mucho calor, y trabajar en el medio del mar bajo el sol todo el día puede ser bastante difícil. Por otra parte, los procesos reproductivos y

migratorios de las especies que se capturan determinan que algunos meses sean más productivos que otros. Si se tiene en cuenta que en los buques de fresco — los cuales conforman la mayoría de la flota nacional— la paga es «a la parte», la disponibilidad de peces es otra variable que los marinos consideran al momento de embarcar.⁶³ Cuando por estas razones escasean los recursos humanos con más experiencia, los patrones de pesca contratan a trabajadores menos expertos o a los peruanos.

Carlos: «Los merluceros, por ejemplo, son barcos que pescan poco... y nadie quiere subir... van los peruanos o los que tienen poca experiencia».

Los merluceros de bandera nacional en los que se embarcan mayoritariamente los trabajadores del mar peruanos son los congeladores de la empresa Belnova: Río Solís⁶⁴ y Río Solís II. Estos buques suelen realizar campañas de unos treinta días en el mar. La actividad allí es semejante a la que han realizado en buques extranjeros. En ocasiones, algunos trabajadores locales suelen desestimar trabajar en los congeladores, pues realizando cortas mareas de una semana o diez días en un pesquero de fresco pueden llegar a percibir el mismo ingreso. Por otra parte, estos buques tienen como especie objetivo la merluza, cuya sobreexplotación ha determinado su escasez y, por ende, son necesarios más días en el mar para lograr una buena captura, al tiempo que suelen capturarse ejemplares pequeños de poco valor en el mercado. La paga entonces, en términos relativos, será menor a la de otras opciones de embarque.⁶⁵

El extranjero, al no formar parte de esa *comunidad imaginada* (véase capítulo IV), que comparte una historia y unos atributos en común, es considerado como una segunda opción al momento de elegir un tripulante.

La presencia de trabajadores peruanos en el muelle Mántaras perturba la perfección mítica del orden nacional, según la cual a cada nación corresponde un territorio, un pueblo y un Estado, desdibujando las fronteras entre los nacionales y los otros. La suya es, por lo tanto, una presencia anómala, ilegítima, y esa ilegitimidad planea sobre todos los actos realizados por los inmigrantes (Sayad, 1999).

63 De acuerdo a lo conversado con trabajadores del mar en el muelle, durante el mes de enero «se sale por menos de veinte mil pesos».

64 El Buque pesquero (B/P) Río Solís realiza sus campañas en aguas de la Zona Común de Pesca argentino-uruguayana desde 1975. Por su parte, el B/P Río Solís II fue incorporado por la empresa Belnova en el año 2009. Es un buque congelador con mayor capacidad y puede realizar campañas en aguas más distantes del Atlántico sur.

65 Las redes sociales siguen siendo un elemento importante también al momento de embarcar en los buques de pabellón nacional; y trabajadores del mar peruanos que trabajan en los congeladores de la empresa Belnova (como Cristian Guizado, Carlos Coronel y Amalfi Vilca) han recomendado el ingreso de varios de sus paisanos.

«MÁS PAPISTAS QUE EL PAPA»

En diciembre de 2012, ya cerca de Navidad, me reúno con Walter para entregarle una botella de whisky importado de regalo, en agradecimiento a toda su ayuda durante los primeros meses de la investigación. Conversamos sobre cómo él había conocido el mundo gracias a la pesca, de que por suerte tiene una jubilación razonable, pues muchos marinos han pasado embarcados en barcos extranjeros y al momento de cobrar la jubilación no tenían realizado ningún aporte. Según me cuenta, algunos han terminado sus días trabajando como cuidacoches o como hurgadores, pues tampoco pensaron en ahorrar cuando eran jóvenes. Entonces le pregunto si los jóvenes que se han integrado recientemente a la pesca se embarcan en buques extranjeros y me contesta que no; que no conviene, pues si se tienen en cuenta aguinaldo, licencia y seguro de paro, uno puede hacer el mismo dinero que en los barcos extranjeros, saliendo solo en campañas de diez días en buques nacionales. Por otra parte, el tipo de cambio en la actualidad hace que una paga de mil dólares por mes no sea muy interesante. Entonces aprovecho para comentarle mi hipótesis de que es precisamente esa «vacante» la que vienen a suplir los muchachos peruanos. Después de tres meses de recorridas y conversaciones en las que cada vez que podía le mencionaba a Walter mi idea de que la presencia de trabajadores del mar peruanos en Montevideo estaba relacionada a la necesidad de los armadores de trabajadores no organizados, él igual me responde:

«Sí, pero en lo que ellos siguen estando mal es en que se gastan la plata en Perú. “En Perú me sirve”, dicen, pero hay que gastarla acá».

Walter no es el único que sostiene esta idea. En otras entrevistas con trabajadores del mar uruguayos sobre la presencia de sus pares peruanos en Montevideo, la defensa de los intereses tributarios y recaudadores del Estado uruguayo es mencionada con tanto énfasis como la defensa de unos puestos de trabajo nacionales.

En congruencia con esta idea, Félix comenta durante la segunda entrevista: «Yo pago mis impuestos como todo el mundo.⁶⁶ Si comprás una Coca, pagás IVA [impuesto al valor agregado], si comprás pan... también... Yo no le saco nada a nadie...».

Félix se muestra así a la defensiva de los comentarios que suelen hacer los trabajadores nacionales sobre los migrantes peruanos, de acuerdo con los cuales estos aparecen como consumidores de recursos de la sociedad autóctona y no como productores de riqueza. El trabajador migrante se encuentra fuera de lugar en sentido geográfico y moral, y por lo tanto siempre hay algo que decir con respecto a su accionar (Sayad, 1999).

Así también, en distintas oportunidades los trabajadores del mar uruguayos entrevistados hicieron referencia a la falta de oficio de los trabajadores del mar

⁶⁶ Cabe recordar que, de acuerdo a la modalidad de puerto libre, las empresas pesqueras que contratan a estos trabajadores realizan sus actividades en territorio uruguayo exentas de IVA.

peruanos que llegan a Montevideo: «No conocen el oficio»; «Vienen de trabajar en cualquier otra cosa»; «No saben nada... cómo reparar una red... no son marinos».

Como se mencionó en el capítulo IV, la mayoría de los trabajadores migrantes no tenía experiencia previa en la pesca, y aunque muchos de ellos buscan embarque en barcos uruguayos, luego de realizar varias campañas en buques congeladores o factoría extranjeros, la obsoleta flota nacional dista mucho de parecerse a las naves que han tripulado con anterioridad.

No obstante, todos los trabajadores del mar entrevistados —uruguayos y peruanos— tienen, debido a su actividad, vidas marcadas por la movilidad. Nueve de los 11 trabajadores del mar uruguayos entrevistados nacieron en otras ciudades del país y migraron a Montevideo en su adolescencia o juventud. Tres de ellos además migraron al exterior de país. Walter, por ejemplo, vivió en Brasil, en Paraguay y en Argentina antes de ingresar a trabajar en la pesca a mediados de los ochenta. Él, como muchos otros trabajadores del mar uruguayos, ha viajado contratado por agencias marítimas para embarcarse en puertos de otros países, Callao en Perú incluido, y —al igual que sus pares peruanos que trabajan en buques de banderas de terceros países— ninguno de ellos se plantea esta situación como una migración; ellos solo han ido hasta allí a trabajar. Tampoco se cuestionan que al haber aceptado esos trabajos podrían estar quitándole una oportunidad laboral a un trabajador del mar oriundo del puerto donde han embarcado. Para ellos, como para los migrantes peruanos, el derecho al trabajo no se cuestiona. No importa dónde se ejerza.

Sin embargo, la lógica nacional y estatal atraviesa el discurso de los trabajadores del mar locales cuando son interpelados sobre su opinión acerca de la presencia de sus pares en Montevideo. De acuerdo con Sandra Gil Araújo: «Las categorías con las que pensamos la inmigración y todo nuestro mundo social son, independientemente de nuestra voluntad, categorías nacionales y por ello nacionalistas» (2010: 49).

La presencia de trabajadores migrantes en territorio nacional pone al descubierto el eje fundamental en la construcción de todas las naciones: la distinción entre quienes forman parte de ella y quienes no.

Reflexionar sobre la inmigración significa interrogar al Estado-nación sobre sus fundamentos y sus mecanismos internos de estructuración y funcionamiento. Interrogar al Estado desde la inmigración conlleva la desnaturalización de lo que viene dado como natural y la recuperación de la condición histórica y social de su génesis (Gil Araújo, 2010: 50).

Dicha lógica nacional-estatal sobre las migraciones también se vislumbra en el carácter asimilacionista de las prácticas sindicales respecto de los migrantes.

UNA ACCIÓN NACIONAL

No existe a nivel sindical una línea de trabajo específica referida a la inmigración de trabajadores. Las prácticas y discursos del sindicato con respecto a los trabajadores inmigrantes en la actualidad revisten sobre todo características asimilacionistas y tutelares. Una vez incorporados al sindicato, las problemáticas por las que se movilizarán serán las problemáticas del sector, así como otras referidas a la política nacional como la eliminación definitiva de las Administradoras de Fondos de Ahorro Previsional (AFAP) o las referidas a la consigna «No a la baja de la edad de imputabilidad penal», etcétera.

La migración de trabajadores, sin embargo, no ha sido integrada como parte de los problemas y las luchas de trabajo. Como señala De la Haba (2002), en su estudio sobre organizaciones sindicales europeas, en términos generales, estas han contemplado la problemática de los trabajadores migrantes desde un punto de vista sobre todo humanitario.

«Más de una vez hemos tenido líos por defender extranjeros», comentó en una ocasión Walter, refiriéndose al asesoramiento y acompañamiento legal que el Suntma suele hacer ante situaciones de abuso denunciadas por trabajadores extranjeros. No obstante, la migración es entendida como una situación coyuntural, consecuencia de la pobreza de los lugares de origen de los migrantes y no como una problemática propia de la industria pesquera, frente a la que deben plantearse líneas de acción específicas.

Cuando le pregunto a **Darcy Ribeiro (dirigente del Suntma)** si el sindicato lleva adelante alguna campaña de afiliación entre los trabajadores peruanos y cuáles son las estrategias para integrarlos, el responsable de la Comisión de Prensa y Propaganda, me contesta un poco fastidiado:

«Hace años que les hablamos para que se afilien y se organicen, pero vienen al sindicato cuando los echan, antes no te dan bola... Y los contratan también por eso, porque saben que no van a reclamar nada.»

Consultado sobre el mismo tema, Carlos Coronel responde:

Carlos: Siempre les hemos hablado a mis compatriotas... tratar de organizarnos... o sea, que se organicen... hacerlos saber de sus derechos..., lo que tienen pa' reclamar y todo para... para que ellos se puedan defender.

Patricia: ¿Y hacen actividades para transmitir esa información?

Carlos: Si, hacemos. Hacemos, hacemos. Acá más que nada [en el sindicato]... transmitimos a los compañeros... afiliados que tenemos acá... peruanos... Tenemos un promedio de setenta más o menos, un poquito más... Entonces siempre les hablamos de que ellos transmitan. Capaz que van a un barco... o sea que transmitan y que los traigan cuando hay algún problema...

Es decir, la información sobre los derechos adquiridos por los trabajadores del mar a nivel nacional circula sobre todo entre los trabajadores ya afiliados. De acuerdo con De la Haba (2002), uno de los desafíos de la acción sindical entre los

trabajadores extranjeros está signado por su escasa incidencia en los espacios reproductivos de la inmigración y su falta de adecuación a unos mercados laborales internacionales.

En el año 2013, durante el trabajo de campo, el Suntma llevó adelante una huelga de cuatro meses (mayo a setiembre) que determinó la paralización de los buques pesqueros uruguayos (con excepción de los pertenecientes a la empresa Fripur). A lo largo de esos meses se realizaron varias asambleas, movilizaciones frente al MTSS, frente al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), al Parlamento, etc. Al inicio, estas actividades contaron con una fuerte presencia de los trabajadores que iría menguando paulatinamente. Lo mismo aconteció con la presencia de los marinos peruanos agremiados, aunque durante el conflicto se señaló permanentemente el total acatamiento de la medida de fuerza por parte de los trabajadores del mar.

Sin embargo, mientras la casi totalidad de la flota de pesca nacional estaba paralizada, los buques de pesca extranjeros continuaban arribando al puerto y era posible ver a jóvenes peruanos haciendo bolla y esperando su oportunidad de embarcarlos frente a una agencia marítima. Así es como en una de mis habituales recorridas por Ciudad Vieja,⁶⁷ en el mes agosto de 2013 y durante la huelga en la pesca, pude observar a un pequeño grupo de trabajadores sindicalizados cerrando la esquina de Ciudadela y 25 de Mayo, en reclamo de un nuevo Convenio Colectivo, mientras a trescientos metros, tres jóvenes peruanos hacían bolla frente a una agencia marítima localizada en la calle Cerrito. Es decir, la acción sindical, atravesada por la lógica estatal-nacional, transcurre por carriles paralelos a la contratación de trabajadores migrantes para trabajar en buques extranjeros. Y excepto en los casos en los que el trabajador migrante acuda directamente a la sede sindical los caminos de unos y otros no se cruzarán.

SÍNTESIS DEL CAPÍTULO

El territorio nacional es el espacio en el que el Estado ejecuta sus políticas de educación, salud y legislación laboral entre otras. Aun en tiempos de economías abiertas, la reproducción de la clase trabajadora es asegurada por el Estado, y las negociaciones entre el capital y el trabajo se harán por su intermedio. A lo largo del siglo xx, los sindicatos han conformado su concepto de unidad en torno a los límites del Estado-nación. Es así que las fronteras del Estado-nación también implican fronteras entre los trabajadores, que definen jerarquías en cuanto al acceso y ejercicio del derecho al trabajo, que a su vez limitan la acción sindical como sujeto efectivo de crítica social ante un mercado de trabajo global.

67 Estas incluían el paso por la plaza Independencia, la sede del Suntma sobre la calle Ciudadela, las calles Cerrito, Rincón y Misiones donde se encuentran las oficinas de algunas agencias marítimas, la calle Bartolomé Mitre donde se encuentra el bar Contigo Perú y la rambla 25 de Agosto.

CONCLUSIONES

CONTEXTOS Y SUJETOS DE LA INMIGRACIÓN EN EL URUGUAY DEL SIGLO XXI

En las páginas precedentes se han presentado los resultados de una investigación antropológica sobre la presencia de trabajadores del mar peruanos en Montevideo, realizada durante los años 2012-2016, incluyendo las etapas de análisis de datos y redacción. Tales resultados han estado fuertemente determinados por el trabajo de campo. Es decir, por aquello que ha sido *descubierto*, visto, oído y cuestionado durante las entrevistas y las actividades de observación llevadas a cabo durante los años 2012 y 2013.

Tales actividades dieron cuenta de la necesidad de un abordaje transnacional de las migraciones y del mercado de trabajo en el que se insertan los migrantes objeto de esta tesis. En este sentido, se han descrito ciertas características de la pesca como actividad industrial a nivel mundial, en la que la relocalización de la captura ha ido acompañada por un aumento en la contratación de trabajadores de diferentes orígenes nacionales. Esta modalidad tiene como objetivo el ahorro en los costos de la mano de obra, pues suelen contratarse marinos dispuestos a trabajar por salarios menores a los que se suele pagar en el país de origen de la empresa naviera.

Tales estrategias de abaratamiento del trabajo han sido posibilitadas por diferentes disposiciones estatales como: leyes de flexibilización laboral, privatización de servicios y creación de zonas francas. De acuerdo con los resultados de esta tesis, el puerto de Montevideo, desde su constitución en puerto libre en 1992, así como la privatización de sus servicios, ha representado un factor fundamental en la conformación del flujo migratorio estudiado.

No obstante, dichas estrategias empresariales y decisiones gubernamentales no suelen considerarse como elementos que confluyen en la formación de las migraciones internacionales. Es por eso que a lo largo de la presente disertación, se ha hecho especial hincapié en el carácter laboral de la migración de marinos peruanos hacia Montevideo y en su interrelación con los aspectos señalados.

Por otra parte, se ha querido también presentar a los trabajadores peruanos migrantes que buscan empleo en los buques de pesca industrial de terceras banderas que encallan en Montevideo, como sujetos sociales que llevan adelante sus propias estrategias, con el objetivo de mejorar sus ingresos y los de sus familias en las condiciones ofrecidas por el capitalismo durante las últimas décadas. Con ese objetivo —y de acuerdo con los valores culturales adscritos a su condición masculina— estos varones migrantes elaboran y llevan adelante unos proyectos migratorios específicos. Estos estarán signados por la maximización del ahorro y la

precariedad residencial durante el tiempo en el que buscan empleo en Montevideo o están en altamar; mientras sus familias (esposa, hijos, padres o cualquier otro familiar del que se sientan económicamente responsables) continúan viviendo en Perú. De esta forma, la vida familiar de los trabajadores del mar peruanos migrantes se estructura por sobre las fronteras nacionales, dando cuenta de cómo la transnacionalización de los procesos productivos se relaciona con el desarrollo de estrategias transnacionales para la reproducción social.

Sin embargo, aunque los mencionados estilos de vida transnacionales signifiquen un uso particular del espacio geográfico, distinto al de una lógica estadocéntrica, el cruce de fronteras nacionales implica importantes cambios en el estatus jurídico del trabajador migrante. Y es, precisamente, este cruce de fronteras y el cambio de estatus jurídico derivado de él lo que hace del trabajador migrante un sujeto vulnerable, desprovisto de la protección legal asociada a la pertenencia a un Estado-nación dado. Es que, como se ha insistido a lo largo de la tesis, la globalización de la economía y de los estilos de vida tiene lugar en un mundo dividido en Estados nacionales concebidos como comunidades jurídicas y culturales. Aquellos que buscan oportunidades de empleo fuera de su comunidad jurídica original pueden ser objeto de sobreexplotación debido a lo irregular de su condición legal.

Precisamente, trabajando en buques en los que son extranjeros y arribando a un puerto donde también lo son, los trabajadores del mar peruanos han visto vulnerados sus derechos en varias ocasiones. La denuncia de tales abusos en juzgados uruguayos tiene como consecuencia la imposibilidad de los trabajadores del mar peruanos de volver a embarcarse en buques de terceras banderas, dando lugar al desarrollo de una estrategia de inserción laboral diferente: embarcar en buques de bandera uruguaya.

Esta nueva estrategia laboral significa el inicio de un relacionamiento distinto con la sociedad receptora. Será necesaria la regularización de los documentos del migrante y su incorporación al sindicato de trabajadores del mar local. Pero en esta instancia, nuevamente, la distinción entre quienes pertenecen a la comunidad nacional y quienes no determina una jerarquización en el acceso a las oportunidades de empleo.

A pesar del internacionalismo originario de las organizaciones sindicales y de la solidaridad de los trabajadores del mar uruguayos para con los trabajadores del mar a nivel mundial, la lógica nacional atraviesa los discursos de los trabajadores locales con respecto a sus pares peruanos. Es así que la incorporación de trabajadores del mar peruanos al Suntma está signada por prácticas tutelares y asimilacionistas respecto de aquellos que, en tanto extranjeros, es decir, extraños, deben ser incorporados con cautela.

En síntesis, los resultados de la tesis dan cuenta de un hecho social complejo, determinado por múltiples aspectos de carácter global, nacional e individual. El reconocimiento de dicha complejidad tiene como objetivo, tal como se mencionó

en la introducción, contrarrestar la generalización de prejuicios e ideas infundadas sobre migrantes recientemente llegados a Uruguay y evidenciar las condiciones en las que estos trabajadores migrantes son contratados.

Quedan abiertas, sin embargo, muchas interrogantes respecto a la migración de trabajadores del mar peruanos a Montevideo, como por ejemplo: ¿de qué forma tienen lugar los procesos de reagrupación familiar en Montevideo?, ¿cómo se integran a la sociedad local sus hijo/as y esposas?, ¿cuáles son los canales de participación social utilizados por los migrantes una vez radicados en Uruguay?, etc. Tales cuestiones exceden los objetivos de esta investigación. No obstante, espero que contribuya al estudio de estas y de otras tantas interrogantes planteadas por los flujos migratorios que en la actualidad tienen como destino el territorio uruguayo.

BIBLIOGRAFÍA

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- ACHA, H. (2008). «La bandera de conveniencia». *Aequitas Virtual*. Buenos Aires: Universidad del Salvador.
- AGUSTÍN, L. (2003). «La batalla por la “verdad” sobre los trabajadores sexuales». *Ofrim Suplementos*, pp. 1-12.
- ALTAMIRANO, T. (2003). «El Perú y el Ecuador: Nuevos países de emigración». *Revista Aportes Andinos*, n.º 7. Disponible en: <<http://repositorionew.uasb.edu.ec/handle/10644/611>> [Consultado el 17 de marzo de 2018].
- (2004). «Transnacionalismo, remesas y economía doméstica». *Cuadernos Electrónicos de Filosofía del Derecho*. n.º 10/2004. Disponible en: <https://www.researchgate.net/profile/Professor_Teofilo_Altamirano_Rua/publication/28076812_Transnacionalismo_Remesas_y_economia_domestica/links/00b49539f57be2226a000000/Transnacionalismo-Remesas-y-economia-domestica.pdf> [Consultado el 17 de marzo de 2018].
- ANDERSON, B. (1993). *Comunidades Imaginadas. Reflexiones sobre el origen y difusión del nacionalismo*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- AROCENA, F. y AGUIAR, S. (2007). *Multiculturalismo en Uruguay. Ensayos y entrevistas a once comunidades culturales*. Montevideo: Ediciones Trilce.
- ASOCIACIÓN CIVIL LABOR (2007). «Pesca Sostenible». *Boletín*, n.º 1, junio. Disponible en: <<http://www.labor.org.pe/descargas/BOLETIN%20PESCA%20SOSTENIBLE%201.pdf>> [Consultado el 26 de junio de 2017].
- ASTORI, D. y BUXEDAS, M. (1986). *La pesca en Uruguay. Balance y perspectivas*. Montevideo: Ciedur.
- AUGÉ, M. (2000). *Los «no lugares». Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- BALIBAR, E. y WALLERSTEIN, I. (1991). *Raza, Nación y Clase*. Madrid: Iepala.
- BAUMAN, Z. (2001). *La globalización. Consecuencias humanas*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- (2005). *Amor Líquido. Acerca de la fragilidad en los vínculos humanos*. Barcelona: Fondo de Cultura Económica de España.
- BERTAUX, D. (1989). «Los relatos de vida en el análisis social». *Historia y Fuente Oral*. n.º 1, pp. 87-96. Barcelona: Edicions Universitat Barcelona.
- BETHELL, L. (ed.). (2002). «Los países andinos desde 1930». *Historia de América Latina*, vol. 16. Barcelona: Crítica-Bethell Editores.
- BLANCO, C. (2007). «Transnacionalismo. Emergencia y fundamentos de una nueva perspectiva migratoria». *Papers. Revista de Sociología*, vol. 85. Disponible en: <<http://papers.uab.cat/article/view/V85-blanco>> [Consultado el 26 de junio de 2017].
- BOTTEMANNE, J. C. (1972). *Economía de la pesca*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- BOURDIEU, P. (1997). «La ilusión biográfica» en *Razones prácticas*. Barcelona: Anagrama.
- BROQUETAS, M. (2008). «Liberalización económica, dictadura y resistencia. 1965-1985», en FREGA, A. y otros. *Historia del Uruguay en el siglo XX (1890-2005)*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- CAIRO CAROU, H. (2001). «Territorialidad y fronteras del Estado-nación: Las condiciones de la política en un mundo fragmentado». *Política y Sociedad*, vol. 36, pp. 29-38.
- CASTLES, S. (2010). «Comprendiendo la migración global: una perspectiva desde la transformación social». *Relaciones internacionales*, vol. 14, junio. Disponible en: <<http://www>>

- relacionesinternacionales.info/ojs/article/view/219.html> [Consultado el 26 de junio de 2017].
- CERRUTTI, M. y MAGUID, A. (2005). «Inserción laboral e ingresos de los migrantes de países limítrofes y peruanos en el gran Buenos Aires». *Notas de Población*, n.º 83, pp. 75-98. Disponible en: <https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/cerrutti_maguid.pdf> [Consultado el 13 de marzo de 2018].
- CHOMSKY, A. (2011). «¡Nos quitan nuestros trabajos!» *Y 20 mitos más sobre la inmigración*. Chicago: Haymaret Books.
- COLECTIVO IOÉ. INTERVENCIÓN SOCIOLÓGICA (1999). *Inmigrantes, trabajadores, ciudadanos: una visión de las migraciones desde y hacia España*. Valencia: Patronat Sud-Nord. Universitat de Valencia. Disponible en: <<http://www.colectivoioe.org/uploads/c997c1d8f5a902c6aa383eb47fdbcdf243967716.pdf>> [Consultado el 26 de junio de 2017].
- COLOMBO, G. (2014). *De la revolución productiva a la crisis de la merluza: El conflicto social en la industria pesquera marplatense. Años. 1989-2001*. Tesis de posgrado. La Plata: FHaCe, UNLP. Disponible en: <<http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.998/te.998.pdf>> [Consultado el 13 de marzo de 2018].
- DE LA HABA, J. (2002). «Trabajadores inmigrantes y acción colectiva: una panorámica sobre las relaciones entre inmigrantes y sindicalismo en Europa». Disponible en: <<http://www.raco.cat/index.php/papers/article/viewFile/25664/25500>> [Consultado el 13 de marzo de 2018].
- DICONCA, B. (2012). *Caracterización de las nuevas corrientes migratorias en Uruguay. Inmigrantes y retornados: acceso a derechos económicos, sociales y culturales*. Montevideo: Mides.
- DE LOS CAMPOS, H.; PAULO, L. y PELUFFO, P. (2001). *La población migrante en Montevideo, procedente de cinco países latinoamericanos. Bolivianos, Colombianos, Cubanos, Ecuatorianos y Peruanos. 1998-2001*. Montevideo: DTS, FCS, Universidad de la República.
- FERNÁNDEZ, J. (1999). «Los estudios de Antropología de la Pesca en España: Nuevos problemas, nuevas tendencias». *Etnográfica*, vol. 3 (2), pp. 333-359. Disponible en: <http://ceas.iscte.pt/etnografica/docs/vol_03/N2/Vol_iii_N2_333-360.pdf> [Consultado el 13 de marzo de 2018].
- FALERO, A. (2010). «Territorios desnacionalizados. Una lectura sociológica de las nuevas zonas francas en Uruguay», en DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA, *El Uruguay desde la Sociología*, vol. VIII. Montevideo: FCS, Universidad de la República.
- FINK, L. (2011). *Sweatshops at sea. Merchant seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present*. Carolina del Norte: University of North Carolina Press.
- FULLER, N. (1997). «Fronteras y retos: Varones de clase media del Perú», en VALDÉS, T. y OLAVARRÍA, J. (eds.). *Masculinidad/es. Poder y crisis*. Santiago de Chile: Ediciones de las Mujeres. Disponible en: <https://www.academia.edu/701087/Fronteras_y_retos_varones_de_clase_media_del_Per%C3%BA> [Consultado el 26 de junio de 2017].
- GALLI, O. (2007). «La pesca en el Uruguay: un modelo agotado». *REDES-Amigos de la Tierra Uruguay-Programa Uruguay Sustentable*. Disponible en: <<https://www.redes.org.uy/2007/07/16/las-claves-del-conflicto-de-la-pesca-una-mirada-desde-uruguay-sustentable/>> [Consultado el 26 de junio de 2017].
- GIL ARAÚJO, S. (2010). *Las argucias de la integración*. Madrid: Iepala.
- GLICK SHILLER, N.; BASCH, L. y SZANTON BLANC, C. (1994). *Nations Unbound: Transnational Projects, Postcolonial Predicaments, and Deterritorialized Nation-States*. Amsterdam: Gordon and Breach.
- GOFFMAN, E. (2001). *Internados. Ensayos sobre la situación social de los enfermos mentales*. Buenos Aires: Amorrortu.
- GREGORIO GIL, C. (2012). «Tensiones conceptuales en la relación entre género y migraciones. Reflexiones desde la etnografía y la crítica feminista». *Papers. Revista de Sociología*,

- vol. 97, pp. 569-590. Disponible en: <<http://www.raco.cat/index.php/Papers/article/view/255851>> [Consultado el 26 de junio de 2017].
- GRIMSON, A. (2011). «Doce equívocos sobre las migraciones». *Nueva Sociedad*, n.º 233. Disponible en: <<http://nuso.org/articulo/doce-equivocos-sobre-las-migraciones/>> [Consultado el 26 de junio de 2017].
- GRINZBURG, F. (1999). «Cuando los nativos son nuestros vecinos», en Boivin, M. y otros (comps.). *Constructores de otredad. Una Introducción a la Antropología Social y Cultural*. Buenos Aires: Antropofagia.
- GUBER, R. (2001). *La Etnografía. Método, campo y reflexividad*. Bogotá: Grupo Editorial Norma.
- (2004). *El salvaje metropolitano. Reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo*. Buenos Aires: Paidós.
- JIMÉNEZ JULIÁ, E. (1999). «Una revisión crítica de las teorías migratorias desde la perspectiva de género». Disponible en: <<http://incedes.org.gt/Master/jimeneztreintanueve.pdf>> [Consultado el 26 de junio de 2017].
- HARVEY, D. (1998). *La condición de la posmodernidad: Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu.
- HARVEY, D. (2007). *Breve historia del neoliberalismo*. Buenos Aires: Ediciones Akal.
- HERZOG, B. (2010). «Exclusión discursiva de la población inmigrante en la prensa gratuita». *Arxius de Ciències Socials*, n.º 23, pp. 173-184. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3679304>> [Consultado el 17 de marzo de 2018].
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE) (2012). *Datos preliminares Censo 2011*. Disponible en <http://www.ine.gub.uy/censos2011/adelantos_breves_personas.html> [Consultado el 3 de mayo de 2012].
- (2013). *Inmigrantes internacionales y retornados en Uruguay: Magnitud y características*. Montevideo: INE.
- (2009). *Migración Internacional en las Familias Peruanas y Perfil del Peruano Retornante*. Lima: OIM-INEI.
- INSTITUTO CUESTA DUARTE, PIT-CNT (2008). Informe Sectorial. «El Sector Portuario en Uruguay» Montevideo: PIT-CNT. Disponible en: <<http://www.cuestaduarde.org.uy/investigacion/economia/informes-sectoriales/item/10-sector-portuario>> [Consultado el 26 de junio de 2017].
- JUNG, M. E. y RODRÍGUEZ, U. (2004). «La importancia de la prensa sindical como fuente historiográfica», en PORRINI, R. (comp.). *Hacia la recuperación de la memoria oral y los archivos históricos del movimiento sindical en Uruguay*. Montevideo: FHCE, Universidad de la República.
- LEIBNER, G. (2011). *Camaradas y compañeros. Una historia política y social de los comunistas del Uruguay*. Montevideo: Ediciones Trilce.
- LEPRATTI, P. (2013a.). «El complejo caso de los compañeros peruanos. Entre el internacionalismo proletario y la defensa de la mano de obra nacional», ponencia presentada en las *Jornadas Académicas de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación*, 2013. Montevideo: FHCE, Universidad de la República.
- (2013b.). «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.
- y MARÍN, W. (2014). *Desde el Muelle Mántaras. Memorias de un trabajador del mar*. Montevideo: MEC.
- LÉVI-STRAUSS, C. (1991). «Introducción a la obra de Marcel Mauss», en MAUSS, M. *Sociología y Antropología*. Madrid: Tecnos.
- LEVITT, P. y GLICKSHILLER, N. (2004). «Perspectivas internacionales sobre migración: conceptualizar la simultaneidad». *Migración y Desarrollo*, n.º 3, pp. 60-91.

- LIKIK-BRBORIC, B. y SCHIERUP, C. (2011). «Gobernabilidad asimétrica, trabajo decente y derechos de los migrantes». *Migración y Desarrollo*, vol. 9, n.º 17, pp. 3-43. Disponible en <<http://www.scielo.org.mx/pdf/myd/v9n17/v9n17a1.pdf>> [Consultado el 17 de marzo de 2018]
- LINS RIBEIRO, G. (2006). *El capital de la esperanza. La experiencia de los trabajadores en la construcción de Brasilia*. Buenos Aires: Antropofagia.
- LONG, N. (2001). *Development sociology: actor perspectives*. Londres: Routledge.
- MACADAR, D. y PELLEGRINO, A. (2007). *Informe sobre migración internacional en base a los datos recogidos en Módulo Migración de la ENH ampliada de 2006*. Montevideo: Universidad de la República.
- MALINOWSKY, B. (1986). *Los Argonautas del Pacífico Occidental*. Barcelona: Planeta-Agostini.
- MALLIMACI, A. (2011). «Migraciones y géneros. Formas de narrar los movimientos por parte de migrantes bolivianos/as en Argentina». *Estudios Feministas*, vol. 19 (3), pp. 751-775
- (2012). «Movilidades y permanencias. Repensando la figura del movimiento en las migraciones». *Temas de Antropología y Migración*, n.º 3, pp. 77-92.
- MANZANAL, M. (2007). «Territorio, poder e instituciones», en MANZANAL, M.; ARZENO, M. y NUSSBAUMER, B. (comps.). *Territorios en construcción. Actores, tramas y gobiernos: entre la cooperación y el conflicto*. Buenos Aires: Ediciones CICCUS.
- MELVILLE, H. (2009). *Moby Dick*. Buenos Aires: Akal.
- MARCUS, G. (2001). «Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal». *Alteridades*, n.º 11, pp. 111-127. Disponible en: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74702209>> [Consultado el 26 de junio de 2017].
- MARTÍNEZ PIZARRO, J. (2003). *El mapa migratorio de América Latina y el Caribe, las mujeres y el género*. Serie Población y Desarrollo, 44. Santiago de Chile: CELAC-UNFPA. Disponible en: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/2/13732/lcl1974_P.pdf> [Consultado el 26 de junio de 2017].
- MAUSS, M. (1991). *Sociología y Antropología*. Madrid: Tecnos.
- MENDY, M.; MIGLIARO, A. y ETCHEBEHERE, C. (2011). «Modelo agotado, trabajadores explotados: el caso de la pesca en el Uruguay». Disponible en: <<http://www.unl.edu.ar/iberoextension/dvd/archivos/ponencias/mesa3/modelo-agotado-trabajadores-.pdf>> [Consultado el 26 de junio de 2017].
- NOVOA GARCÍA, L. (1989). *Peculiaridades del trabajo pesquero*. Montevideo: Fundación de Cultura Universitaria.
- ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL PARA LAS MIGRACIONES (OIM) y Programa de Población (2011). *Perfil Migratorio del Uruguay*. Montevideo: OIM-PP, FCS, Universidad de la República. Disponible en: <<http://cienciassociales.edu.uy/wp-content/uploads/sites/6/2014/11/Perfil-Migratorio-Uruguay-2011.pdf>> [Consultado el 17 de marzo de 2018].
- ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT). (2006). *Convenio sobre el trabajo marítimo*. Disponible en: <http://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/103/reports/WCMS_249719/lang-es/index.htm> [Consultado el 5 de julio de 2017].
- PARELLA, S. (2007). «Los vínculos afectivos y de cuidado en las familias transnacionales. Migrantes ecuatorianos y peruanos en España». *Migraciones Internacionales*, vol. 4, n.º 2, pp. 151-188.
- PASCÓ-FONT, A. y SAAVEDRA, J. (2001). *Reformas estructurales y bienestar: Una mirada al Perú de los noventa*. Lima: Grupo de Análisis para el Desarrollo.
- PEDONE, C. (2008). «"Varones aventureros" vs. "Madres que abandonan": Reconstrucción de las relaciones familiares a partir de la migración ecuatoriana». *REMHU. Revista Interdisciplinaria da Mobilidade Humana*, año XVI, n.º 30, pp. 45-64.
- (2010). «Más allá de los estereotipos: desafíos en torno al estudio de las familias migrantes», en GRUPO INTERDISCIPLINARIO DE INVESTIGADOR@S MIGRANTES (coord.) *Familias, niños, niñas y jóvenes migrantes. Rompiendo estereotipos*. Madrid: Iepala.

- PELLEGRINO, A. (2009). *Uruguay: País de migrantes externos e internos*. Montevideo: PNUD.
- PORRINI, R. (2001). *La construcción de una fuerza social: el nacimiento de la nueva clase trabajadora uruguaya en el decenio de 1949: El entendimiento con el Estado (1938-1946)*. Montevideo: FHCE, Universidad de la República.
- PORTES, A.; GUARNIZO, L. y LANDOLT, P. (2003). «El estudio del transnacionalismo: peligros latentes y promesas de un campo de investigación emergente», en PORTES, A.; GUARNIZO, L. y LANDOLT, P. (coords.). *La globalización desde abajo: transnacionalismo inmigrante y desarrollo de la experiencia de Estados Unidos y América Latina*. Ciudad de México: Flacso.
- REYES ABADIE, W.; BRUSCHERA, O. y MELONGO, T. (1965). *La Banda Oriental: pradera, frontera y puerto*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- ROBERTS, B.; REANNE, F. y LOZANO-ASCENCIO, F. (2003). «Las comunidades transnacionales y la migración mexicana a Estados Unidos», en PORTES, A.; GUARNIZO, L. y LANDOLT, P. (coords.). *La globalización desde abajo: transnacionalismo inmigrante y desarrollo de la experiencia de Estados Unidos y América Latina*. Ciudad de México: Flacso.
- ROCA, I.; GIRONA, J.; SORONELLAS MÁSDEU, M. y BODOQUE PUERTA, Y. (2012). «Migraciones por amor: diversidad y complejidad de las migraciones de mujeres». *Papers. Revista de Sociología*, vol. 97. Disponible en: <<http://papers.uab.cat/article/view/v97-n3-roca-soronellas-bodoque>> [Consultado el 26 de junio de 2017].
- ROJAS ANDRADE, A. (2008). «El Perú de Fujimori, la Colombia de Uribe». Disponible en: <<http://www.rebelion.org/docs/64518.pdf>> [Consultado el 26 de junio de 2017].
- RODRÍGUEZ, B. (2010). «El tratamiento informativo de la inmigración en la prensa de Canarias. Fuentes, temas y enfoques dominantes». *Boletín del Departamento de Ciencias de la Información*, n.º 29.
- RODRÍGUEZ-GARCÍA, D. (2014). «En torno al parentesco transnacional: Contextualización y consideraciones teórico-metodológicas». *Revista de Antropología Iberoamericana*, vol. 9, n.º 2, pp. 183-210.
- RODRÍGUEZ-MARTOS, R. (1996). *El Buque Mercante: Un análisis sociológico*. Barcelona: Universidad Politécnic de Catalunya.
- ROSAS, C. (2008). *Varones al son de la migración. Migración internacional y masculinidades de Veracruz a Chicago*. Ciudad de México: El Colegio de México.
- SÁNCHEZ-PARGA, J. (2005). *El oficio del antropólogo*. Quito: Centro Andino de Acción Popular.
- SASSEN, S. (2006). «La formación de las migraciones internacionales». *Revista Internacional de Filosofía Política*, n.º 27, pp. 19-39.
- (2008). *Una Sociología de la Globalización*. Buenos Aires: Katz Editores.
- SAYAD, A. (1999). *La double absence. Des illusions de l'emigré aux souffrances de l'immigré*. París: Editions du Seuil.
- (2006). *L'immigration ou les paradoxes de l'altérité*. París: Raisons d'Agir.
- STAVENHAGEN, R. (1994). «Racismo y xenofobia en tiempos de la globalización». *Estudios sociológicos*, vol. 12, n.º 24, pp. 9-16.
- SUÁREZ NAVAZ, L. (2008). «La perspectiva transnacional en los estudios migratorios. Génesis, derroteros y surcos metodológicos», en GARCÍA ROCA y otros (coords.). *La inmigración en la sociedad española: una radiografía multidisciplinar*. Madrid: Ediciones Bellaterra.
- SINDICATO ÚNICO NACIONAL DE TRABAJADORES DEL MAR Y AFINES (SUNTMA) (2011). *Estatutos sindicales*. Montevideo: Suntma.
- TAKS, J. (2010). «Antecedentes y desafíos de las políticas de migración en Uruguay», en ZUBRIGGEN, C. y MONDOL, L. (coords.). *Estado actual y perspectivas de las políticas migratorias en el Mercosur*. Montevideo: Flacso.
- TAMAGNO, C. (2003). *Entre acá y allá: Vidas transnacionales y desarrollo. Peruanos entre Italia y Perú*. Tesis doctoral. Wageningen: Wageningen Universiteit.

- TARRIUS, A. (2000). «Leer, describir, interpretar las circulaciones migratorias. Conveniencia de la noción de Territorio Circulatorio. Los nuevos hábitos de la identidad». *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, vol. XXI, n.º 83, pp. 37-66.
- TAYLOR, S. (1992). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación: la búsqueda de significados*. Barcelona: Paidós.
- TOMASINA, F.; CHAVES, E.; MENDARO, G.; GRAÑA, L.; NOVOA, L. y PISANI, A. (2008). *Informe primario del estudio realizado en la pesca*. Montevideo: Facultad de Medicina, Universidad de la República [inédito].
- URIARTE, P. (2009). *Perigoso é nao correr perigo. Experiencias de viajantes clandestinos em navios de carga no Atlantico Sul*. Tesis de Doctorado en Antropología Social. Porto Alegre: Instituto de Filosofía y Ciencias Humanas, Universidad Federal de Rio Grande do Sul.
- (2011). *Hacia un Plan Nacional contra el racismo y la discriminación. Mecanismos de discriminación por origen nacional. Informe final*. Montevideo: MEC.
- VECINA, C. (2012). «Un estudio sobre representaciones sociales de la inmigración en la prensa y en una revista de barrio». *Revista Electrónica de Investigación y Docencia (REID)*. Jaén: Universidad de Jaén. Núm. monográfico. Octubre 2012.32-35.
- WHITFIELD, M. (2007). «Ojos que no ven, corazón que no llora». Disponible en: <<http://www.it-fseafarers.org/out-of-sight.cfm/ViewIn/SPA>> [No disponible. Consultado el 26 de junio de 2017].
- WOLF, E. (1982). *Europa y la gente sin historia*. Madrid: Fondo de Cultura Económica.
- YAFFÉ, J. (2009). «Proceso económico y política económica durante la dictadura (1973-1984)», en DEMASI, C. y otros. *La dictadura cívico-militar. Uruguay 1973-1985*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.

FUENTES HEMEROGRÁFICAS

Brecha,
El Observador
El País
La República
El Timón

La presente tesis trata sobre la migración de varones peruanos hacia Montevideo con el objetivo de embarcarse en buques de pesca industrial. Este flujo migratorio de especial incidencia a partir de los años noventa da cuenta de un complejo entramado de realidades sociales, políticas, económicas y culturales de carácter nacional e internacional, en el que los migrantes toman sus decisiones y elaboran sus estrategias laborales, migratorias y hasta familiares. Tal complejidad es abordada desde una perspectiva antropológica, basada en el contacto directo con los sujetos de la investigación. En consecuencia, las opciones teóricas, metodológicas y muchas de las preguntas a las que se ha intentado dar respuesta son el resultado de la interacción durante el trabajo de campo. Es así que en la tesis se describen, en primer lugar, las condiciones de trabajo en la pesca industrial a nivel mundial, para luego hacer lo propio con las modalidades de inserción laboral de los trabajadores del mar peruanos en Montevideo. También se abordan las estrategias migratorias de dichos trabajadores marcadas por la movilidad circular y la organización transnacional de su vida laboral, familiar y social. Asimismo, el estudio de dichas estrategias evidencia la influencia de las decisiones gubernamentales y empresariales, tanto a nivel local como global, en la conformación de flujos migratorios laborales. Finalmente, en la tesis se analiza cómo determinadas situaciones de explotación laboral determinan un cambio en la estrategia migratoria de los trabajadores del mar peruanos que, muchas veces, implica su radicación junto a sus familias en Montevideo.

COLECCIÓN TESIS

 Facultad
de Humanidades
y Ciencias de la Educación



UNIVERSIDAD
DE LA REPÚBLICA
URUGUAY

