

*Trabajar a morir.*

**Notas para el análisis del trabajo migrante en el mar**

Patricia Lepratti

Recibido: 29/11/2013

Evaluado: 17/06/2014

**Resumen**

En entrevistas realizadas a tripulantes de buques de pesca industrial como parte de mi investigación de Maestría en Ciencias Humanas sobre trabajadores del mar peruanos en Montevideo, una frase se repite permanentemente sin importar el origen nacional del entrevistado: *¡En los barcos se trabaja a morir!* 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 a un espacio de trabajo que además es espacio de descanso; la lejanía con respecto a otras instituciones o autoridades más allá de las presentes en el buque; son algunas de las peculiaridades del trabajo pesquero en altamar. Estas especificidades del trabajo en barcos de pesca industrial se potencian cuando hablamos de tripulantes con un origen nacional diferente al de la empresa pesquera. Con el objetivo de acercarnos al conocimiento de esta realidad laboral, reseñaremos tres obras bien distintas entre sí, que sin embargo abordan un tema en común: el trabajo en situaciones de excepción. *El Buque Mercante: Un análisis sociológico* de Ricard Rodríguez-Martos (1996), *El capital de la esperanza. La experiencia de los trabajadores en la construcción de Brasilia* de Gustavo Lins Ribeiro (2006) y *L'immigration ou les paradoxes de l'altérité* de Abdelmalek Sayad (2006). A pesar de los diferentes contextos analizados, los tres autores coinciden en señalar que el aislamiento y la transitoriedad del trabajo en dichas situaciones, determinan el sometimiento casi total del trabajador a su rol productivo, con importantes consecuencias sobre su salud.

**Palabras clave:** trabajo, migración, tripulantes, pesca industrial

**Summary**

In interviews with industrial fishing crews as part of my Master in Human Science's research about Peruvian seaworkers in Montevideo, a phrase is repeated constantly, regardless the national origin of the interviewed: *On boats we work until die!* The perishable nature of the resource that is captured and processed, the adverse weather conditions in which this work is doing, the confinement to a workplace that is also their relaxing place, the distance to other institutions or authorities beyond those present in the vessel, are some of the peculiarities of offshore fishing work. These specific characteristics of labor in industrial fishing vessels are potentiaded when we speak about crews with different national origins from the fishing company. In order to approach us to the knowledge of this working reality, we will review three books very different from each other, which nevertheless give us light about a common subject: working in extreme

conditions. *The Merchant Ship: A Sociological Analysis* by Ricard Rodríguez-Martos (1996), *The capital of hope. The experience of workers in the Brasilia's construction* by Gustavo Lins Ribeiro (2006) and *Immigration and the paradoxes of the otherness* by Abdelmalek Sayad (2006). Despite the different contexts analyzed, all three authors agree that isolation and temporariness of work in such situations, determine the worker submission to their productive role, with important consequences for their health.

**Key words:** work, migration, crews, industrial fishing

### Introducción

A pesar de ser un país ribereño y exportador de recursos marinos, los uruguayos sabemos muy poco sobre la actividad pesquera industrial y sobre los hombres y mujeres que en ella trabajan. Desde el año 2010 a 2012 la Unidad de Relaciones y Cooperación con el Sector Productivo del Servicio Central de Extensión y Actividades en el Medio de la Universidad de la República (UDELAR), llevó adelante junto al Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines (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*<sup>1</sup>. Según lo publicado por los investigadores, el modelo productivo imperante somete a los trabajadores a un ritmo de trabajo determinado por las demandas del mercado mundial (Mendy et al, 2011).

De acuerdo con lo señalado, durante las entrevistas realizadas hasta el momento a trabajadores del mar<sup>2</sup> como parte de mi investigación de Maestría en Estudios Latinoamericanos de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (UDELAR), sobre migrantes peruanos que se embarcan en buques de pesca industrial en Montevideo, la referencia a las exigencias físicas del trabajo pesquero es una constante que se repite sin importar el origen nacional del entrevistado. Jornadas de trabajo que superan las 20 horas sin descanso, el esfuerzo físico en condiciones climáticas adversas, son situaciones comunes que se explican por los entrevistados como consecuencia del carácter precario del recurso que se captura.

Sin embargo, el trabajo en el mar implica también otras peculiaridades que es necesario abordar, como por ejemplo: el aislamiento con respecto a otras relaciones sociales diferentes a las productivas durante el tiempo que dure la expedición (denominada también: campaña o marea). En un intento por acercarnos al conocimiento de esta realidad laboral, reseñaremos tres obras que analizan el trabajo en situaciones de

---

<sup>1</sup> Ver: <http://www.extension.edu.uy/articulos/3877>

<sup>2</sup> Hasta el momento hemos entrevistado a 21 trabajadores del mar (11 peruanos y 10 uruguayos). Algunos de ellos en más de una oportunidad.

aislamiento y máxima exigencia: *El Buque Mercante: Un análisis sociológico* de Ricard Rodríguez-Martos (1996), *El capital de la esperanza. La experiencia de los trabajadores en la construcción de Brasilia* de Gustavo Lins Ribeiro (2006) y *L'immigration ou les paradoxes de l'altérité* de Abdelmalek Sayad (2006).

La primera de las obras, escrita por un capitán de marina y sociólogo, analiza la vida en un buque de la marina mercante desde el concepto de *Institución Total* desarrollado por Erving Goffman (2001). La segunda, como su nombre lo anuncia, describe la experiencia de los trabajadores durante la construcción de la ciudad de Brasilia en la década de 1950. Por último, Abdelmalek Sayad, en la obra analizada, explica como la dimensión económica, condiciona todos los otros aspectos de la vida del trabajador inmigrante durante su estadía en la sociedad de destino.

A pesar de los diferentes contextos analizados, los tres autores estudian situaciones laborales en las que el aislamiento con respecto a determinados lazos y esferas de la vida social, así como la transitoriedad son característicos.

### **Algunas precisiones sobre la pesca industrial**

Según José Pascual Fernández, la pesca *plantea problemas similares en todo el mundo*. Sin embargo, señala que existen grandes diferencias entre la pesca artesanal y la industrial. Asimismo, dentro de la pesca industrial se deben diferenciar la pesca del fresco y del congelado (Fernández, 1999:333).

#### *a) La pesa del fresco*

El pescado fresco se captura en buques con capacidad para unos 8 o 10 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 et al, 2011).

De forma casi universal, la tripulación recibe su remuneración de acuerdo al sistema de paga *a la parte*, según la cual una porción considerable de la misma 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: tormentas, temperaturas por debajo de los 0°, etc. (Bottemanne, 1972).

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

Una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial, mucha de la tecnología desarrollada para los buques de guerra fue transferida a la industria pesquera. Es así, que en 1946, se construyó en Irlanda el primer ballenero factoría con sistema de congelación a bordo y en la década de 1950, los barcos pesqueros escandinavos comenzaron a

emplear el sonar para calcular la profundidad de los mares y la ubicación de las redes, dando mayor precisión a la captura (Bottemanne, 1972).

Los buques congeladores y factoría, en los que además se procesa la captura, pueden pasar meses en el mar 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 este tipo de pesca donde las inversiones son mayores - pero donde también hay mayores posibilidades de amortiguar los riesgos -, los salarios de la tripulación suelen ser fijos.

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

A pesar de sus diferencias, en los barcos pesqueros industriales (de altura o de fresco) rigen algunas *leyes de pesca* implícitas comunes a todos. En primer lugar, la duración de la jornada de trabajo está definida por la disponibilidad del recurso. Y segundo, la velocidad para la captura y el procesamiento de la misma es imperativa (Mendy et al, 2011; Bottemanne, 1972). Ambas *leyes*, junto a otras peculiaridades del trabajo pesquero, determinan importantes consecuencias sobre la salud de los trabajadores.

### **El trabajo pesquero y la salud de los trabajadores del mar**

En el año 2008, el Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA) planteaba a docentes e investigadores de la Facultad de Medicina de la Universidad de la República (UDELAR), la necesidad de realizar un estudio sobre las condiciones de trabajo y los factores de riesgo para la salud de los trabajadores en la mar.

Según el *Informe Primario* (Tomasina et al, 2008) el trabajo en la mar está considerado como un sector de alto riesgo. Las difíciles condiciones de trabajo y la vida a bordo de los buques de pesca son causa de diversas patologías, así también como 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 siniestralidad, 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 socio-laboral que exige inevitablemente una atención específica e integral de los poderes públicos (Op cit: 2).*

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

- a) En cuanto a la seguridad, los factores de riesgo están relacionados con las herramientas de trabajo: grúas, lingas, anzuelos. Los pisos húmedos y resbaladizos, que provocan caídas dentro del buque o en el mar. Cortes, fracturas, etc., son las lesiones más comunes provocadas por estos elementos.
- b) De forma continua se aplica la fuerza, desplazando grandes cargas y con movimientos bruscos, hechos que se agravan por el esfuerzo para mantener el equilibrio mientras se realiza el esfuerzo, debido al movimiento del barco. Esta sobrecarga del aparato osteomuscular determina daños como: patologías discales, hernias de disco, desgaste vertebral, lumbalgias, desgarros musculares.
- c) Otros factores 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 gases de las cámaras de frío como el amoníaco y el freón.
- 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 en el mismo espacio: trabajo, descanso y ocio, conllevan a una pérdida de la intimidad que deteriora lentamente las relaciones interpersonales con consecuencias como la neurosis, la depresión, la ansiedad, el alcoholismo y la drogadicción.

Esta particularidad del trabajo en la mar de combinar en un mismo espacio trabajo, descanso y ocio, junto al aislamiento de la tripulación con respecto a la sociedad en general, ha llevado a Ricard Rodríguez-Martos (1996), a definir a los barcos como *Instituciones Totales*, de acuerdo al concepto desarrollado originalmente por Erving Goffman en *Internados* (2001).

Otro de los autores que ha investigado la especificidad del trabajo en situaciones de aislamiento y sus consecuencias psicológicas y sociales sobre los trabajadores, ha sido el antropólogo brasileño Gustavo Lins Ribeiro (2006). Si bien, su investigación describe de la experiencia de los trabajadores en la construcción de Brasilia durante 1950, consideramos que es posible establecer ciertas relaciones entre el trabajo de construcción de mega obras en zonas lejanas al control estatal con el trabajo en el mar.

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

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

En el barco (mercante, petrolero, pesquero, etc.) como en dichas instituciones totales, la libertad de acción se pierde. Es imposible abandonar el recinto durante períodos prolongados y existen una rutina y unos roles estrictamente definidos.

Por otra parte, dicha institución ha sido conformada de acuerdo a un objetivo que está por encima de los intereses del individuo. En nuestro caso de análisis: pescar para obtener beneficios económicos. Para la tripulación, el barco es también – y fundamentalmente – , un lugar para la obtención de unos beneficios económicos por su trabajo (salario fijo, remuneración a la parte), más allá de que la particular situación de aislamiento les obligue a descansar también allí. Si a este hecho, le sumamos el incentivo individual ofrecido por la remuneración a la parte, podemos pensar que la exigencia de una mayor productividad será también autoimpuesta. Del mismo modo, en los buques en los que el salario sea fijo, se espera que el marino esté siempre dispuesto, si las circunstancias así lo exigen o si un superior lo considera necesario. Las posibilidades de ascenso o, al menos, las de ser contratado nuevamente, representan también un incentivo para realizar un esfuerzo importante. Adicionalmente, no trabajar a la par de sus compañeros es sinónimo de aislamiento y de rechazo. Sin otros vínculos que los laborales durante meses, el marino buscará integrarse sin problemas al resto de la tripulación y ajustarse a su ritmo de trabajo (Rodríguez-Martos, 1996).

Por su parte, en su descripción de las condiciones de trabajo en la construcción de Brasilia, Gustavo Lins Ribeiro (2006), intenta demostrar como el trabajo intensivo en las grandes obras implica la superexplotación de los trabajadores, pero también la interiorización por parte de estos últimos de las reglas de juego. La posibilidad de hacer más dinero está asegurada, no por el salario fijo, sino por el incentivo de las horas extras. El trabajador se someterá entonces a extensas jornadas de trabajo con el objetivo de aumentar sus ingresos. Según el autor es posible observar esta misma forma de producción en diferentes lugares y momentos.

Como en la pesca industrial, este tipo de mega obras civiles se realizan en zonas aisladas, mediante la contratación de mano de obra masculina por un tiempo de trabajo limitado. El aislamiento, la transitoriedad y el sometimiento a unas normas y jerarquías específicas son algunos de los elementos en común entre ambos tipos de trabajo masculino.

a) *El aislamiento*

A pesar de los diferentes contextos laborales, ambos autores coinciden en señalar que el aislamiento y la limitación en la movilidad de los trabajadores, determina que la

cotidianeidad de los mismos esté sometida casi totalmente a la esfera de la producción (Rodríguez-Martos, 1996; Lins Ribeiro, 2006).

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 obra o 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)

b) *La transitoriedad*

Según Lins Ribeiro (op cit: 119), la existencia de una fecha límite determina una explotación inédita de la fuerza de trabajo: *Es necesario que el trabajo sea hecho constante e intensamente*. Esto se logra de dos maneras: mediante la extensión y/o mediante la intensificación de la jornada.

En la construcción de grandes obras civiles como en el mar, se requiere un número importante de trabajadores con escasa calificación. En ambos casos, los trabajadores reciben salarios relativamente mayores a los que recibirían en otros empleos. De todas formas, el carácter zafral de estas actividades determina que en el largo plazo las remuneraciones terminen siendo iguales o incluso menores a otras disponibles en el mercado de trabajo. Sin embargo, la posibilidad de hacer más dinero en el corto plazo, lleva al trabajador incluso a *desear* trabajar más. Estas exigencias conllevan muchas veces al uso de drogas para resistir las jornadas, e incrementan las consecuencias de la intensidad del trabajo sobre los cuerpos (Lins Ribeiro, 2006).

*¡Somos carne con ojos!* repite todos los domingos en la audición radial del SUNTMA, uno de sus dirigentes<sup>3</sup>. Eliminadas las otras esferas sociales durante las zafras laborales, estos hombres - padres, amigos y ciudadanos -, devienen únicamente fuerza de trabajo.

c) *La excepcionalidad normativa*

A bordo de las naves, como en las *tierras de nadie* donde se realizan el tipo de obras investigadas por Lins Ribeiro, existe una autoridad: capitán, capataz, etc. cuyas funciones van más allá de la organización del trabajo y a la que los empleados están supeditados las 24 horas del día.

En los buques específicamente, y debido a que la actividad se realiza fuera del alcance y supervisión de las instituciones existentes en tierra, el capitán posee facultades disciplinarias muy fuertes (Novoa, 1989). Aunque en la actualidad muchos Estados ribereños y organismos internacionales como la Organización Internacional del Trabajo

---

<sup>3</sup> Carlos Vega, en: *Por los caminos del mar*. Cx 40 Radio Féniz. Domingos de 9 a 10 horas.

(OIT)<sup>4</sup> y la Organización Marítima Internacional (OMI)<sup>5</sup>, han desarrollado una profusa normativa para proteger los derechos de los trabajadores del mar; en el barco (especialmente en los de grandes dimensiones), y sin ninguna otra autoridad o institución a la cual recurrir de forma inmediata, continúa existiendo una organización muy jerarquizada.

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

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

### **Desterritorialización y vulnerabilidad**

La crisis económica originada en los años setenta a partir del aumento exponencial del precio del petróleo, junto con las dificultades para encontrar tripulantes en países de origen de las grandes empresas navieras (Estados Unidos, España, etc.), obligó a los armadores a buscar el máximo ahorro en sus gastos, sobre todo para las expediciones en mares distantes. Una de las estrategias fue la contratación de tripulaciones compuestas por marinos de diferentes países, dispuestos a trabajar por sueldos menores a los del país de origen de la empresa pesquera (Rodríguez-Martos, 1996).

Junto a esta modalidad, se hizo frecuente el uso de las denominadas *banderas de conveniencia*. Una de estas banderas de conveniencia es el pabellón uruguayo. Desde 1947 y de acuerdo con la Ley n° 10.945<sup>6</sup>, denominada *Ley de Enarbolamiento del Pabellón Nacional*, buques civiles de empresas pesqueras de otros países pueden utilizar el pabellón uruguayo mediante un sencillo trámite y el pago de una matrícula. Otras banderas de conveniencia son: Bermudas, Bolivia, Panamá, Sierra Leona, Togo, Liberia, etc. (Acha, 2008).

Según la International Transport Worker's Federation (ITF), las banderas de conveniencia (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*

---

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

<sup>5</sup> OMI: <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Conv-LINK.aspx>

<sup>6</sup> Texto disponible en: <http://www0.parlamento.gub.uy/leyes/ AccesoTextoLey.asp?Ley=10945&Anchor=>



*para forzar a los marinos a trabajar horas excesivas bajo condiciones de trabajo no seguras. Dado que los buques de BDC carecen de nacionalidad real, se hallan más allá del alcance de cualquier sindicato nacional de marinos. Según la misma ITF, actualmente, el 50% de la flota mundial utiliza bandereas de conveniencia<sup>7</sup>.*

De forma paralela a la expansión de la industria pesquera y el desarrollo del transporte marítimo, especialmente durante la década de 1980, los puertos latinoamericanos comenzaron un progresivo proceso de privatización de sus servicios (Instituto Cuesta Duarte, 2008). La existencia de agencias marítimas en todo el mundo, proveedoras de servicios portuarios, así como de personal para los buques, facilitaron la contratación de tripulaciones internacionales (Rodríguez-Martos, 1996).

*Entonces un armador busca ante todo un capitán de su nacionalidad, al que tal vez incluso conoce personalmente, para que éste garantice que se cumplirán las instrucciones pertinentes. Después para la marinería (...) acepta la oferta de cualquier agencia de embarque internacional, que le proporcionará mano de obra barata (Op cit: 80)*

Como señala Rodríguez-Martos (1996), en estos barcos con banderas de conveniencia y tripulaciones internacionales se suele encontrar un autoritarismo muy marcado, reforzado por las nociones de raza y nacionalidad.

El temor a quedar sin trabajo y a ser desembarcado en cualquier puerto, lleva a muchos trabajadores del mar que tripulan barcos lejos de su país de origen, a someterse a situaciones de despotismo y hasta de maltrato. Por otra parte, la denuncia de estas situaciones determinan muchas veces que el armador o la agencia de embarque correspondiente, se encarguen de que estos trabajadores no vuelvan a ser contratados (Op cit).

Lejos de su país de origen, los marinos que migran a otros países para embarcarse en buques de empresas navieras de dudosa nacionalidad, mantienen su situación de aislamiento y precariedad legal incluso estando en tierra. La subordinación de su vida cotidiana al trabajo es elevada al máximo.

### **El trabajo en contextos migratorios**

Desde la década de 1990, muchos de los barcos pesqueros que arriban al puerto de Montevideo y enarbolan banderas de conveniencia, contratan a trabajadores de origen peruano por intermedio de agencias marítimas para navegar en aguas internacionales del Atlántico Sur. Trabajando en estos buques los marinos reciben salarios que oscilan entre los mil y los dos mil dólares americanos por mes. La mitad de ese salario, es enviado por

---

<sup>7</sup> ITF: <http://www.itfglobal.org/itf-america/flags-convenience.cfm/ViewIn/SPA>

la empresa pesquera a sus familias, generalmente residentes en Perú (El País, 05/09/2005<sup>8</sup> 02/08/2010<sup>9</sup>; 23/02/2011<sup>10</sup>).

Aunque las redes sociales son importantes al momento de organizar el primer viaje hacia Montevideo para buscar trabajo en barcos pesqueros congeladores o factoría, el migrante suele llegar solo a esta ciudad portuaria. Estos *hombres sin familia* como los denomina Sayad (2006), se alojan en pensiones, con solo una cama para dormir (Diconca, 2012). Las otras horas del día, las dedican a trabajar o a buscar trabajo.

Uno de los autores clásicos para el estudio de la migración es el sociólogo de origen algeriano Abdelmalek Sayad. En su libro *L'immigration ou les paradoxes de l'altérité* (2006), analiza como la dimensión económica del proyecto migratorio condiciona otros aspectos en la vida los trabajadores migrantes.

Según Sayad (Op cit), el trabajo condiciona toda la existencia del migrante. Ha hecho su viaje con el objetivo de conseguirlo y enviar gran parte de su salario a su familia. Por lo tanto, es prácticamente impensable la idea del inmigrante desocupado. En tal sentido, de acuerdo con el informe del Ministerio de Desarrollo Social realizado en 2012 sobre las nuevas corrientes migratorias en Uruguay, existe un porcentaje de desocupación muy bajo entre los inmigrantes peruanos residentes en Montevideo: alrededor de un 75% tiene trabajo y menos del 4% está desocupado. 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).

El desempleo puede ser justificado para el migrante sólo como situación temporaria. Sin embargo, desde el punto de vista del empleador como el del propio trabajador, la actividad laboral que desempeña es provisoria. Para el trabajador su condición de inmigrante 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 10 o 15 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 (Sayad, 2006).

Como en los contextos de trabajo anteriormente analizados, el trabajo en situación migratoria, implica muchas veces, el aislamiento con respecto a relaciones

---

<sup>8</sup> En: [http://historico.elpais.com.uy/Suple/LaSemanaEnElPais/05/09/30/lasem\\_quep\\_176662.asp](http://historico.elpais.com.uy/Suple/LaSemanaEnElPais/05/09/30/lasem_quep_176662.asp)

<sup>9</sup> En: <http://historico.elpais.com.uy/100802/pecono-505566/economia/No-es-aconsejableembargar-a-esqueros/>

<sup>10</sup> En: <http://historico.elpais.com.uy/110223/pnacio-549169/nacional/Espana-sigue-con-atencion-juicioslaborales-a-pesqueros/>

sociales y a otras esferas de actividad diferentes a la del trabajo. La *ilusión de lo provisorio*, según Sayad (Op cit), conlleva a la creencia de que la situación del migrante es una situación transitoria, no permanente. Por último, su condición legal de trabajador extranjero, le impone una normativa específica, diferente a la de los ciudadanos en su país de origen y a la de aquellos nacidos en la sociedad receptora.

Nuevamente, las condiciones de aislamiento, transitoriedad y excepcionalidad normativa, determinan la subordinación casi total del trabajador – en este caso extranjero – a su rol productivo. Según el citado autor argelino: el migrante vive la experiencia de estar reducido al trabajo hecho por su cuerpo (Sayad, 2006).

### **El desgaste del (cuerpo) trabajador**

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.

Es necesario señalar que la figura del *tripulante pescador* en la legislación laboral, aparece en nuestro país cuando ya existe una profusa normativa laboral para otras ramas de la actividad económica. 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 en base al sistema de remuneración a la parte. Algunas veces los jueces entendían que existía una relación de dependencia y que correspondía el pago de indemnizaciones, pero otras veces entendía lo contrario. Desde 1989, se establece que después de 100 días contados a partir del primer embarque en un buque, existe una relación de dependencia entre la empresa pesquera y el tripulante (Novoa, 1989)

Sin embargo, en el curso de la investigación hemos entrevistado a trabajadores del mar migrantes que buscan ser indemnizados por patologías óseas causadas por su actividad en buques congeladores de banderas extranjeras. Estas empresas firman contratos con los trabajadores según los cuales la relación con el trabajador finaliza una vez que ha terminado la campaña y no se responsabilizan por las enfermedades causadas por el progresivo desgaste del cuerpo. Incluso cuando el trabajador se ha embarcado en campañas sucesivas en el mismo buque durante años. Del mismo modo, las agencias marítimas intermediarias, tampoco reconocen ningún vínculo con el marino. A pesar de ello, los trabajadores insisten en llevar adelante juicios ante juzgados laborales en Montevideo que, en algunos casos, prosperan exitosamente. Las sumas de dinero demandadas han generado inquietud en las empresas navieras que han llegado incluso a enviar a sus representantes para presentar sus quejas frente a las autoridades portuarias y judiciales (El País, 23/02/2011<sup>11</sup>).

---

<sup>11</sup> En: <http://historico.elpais.com.uy/110223/pnacio-549169/nacional/Espana-sigue-con-atencion> juicioslaborales-a-pesqueros/

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. *¡Yo les llené la bodega por más de 10 años!*, exclama en una entrevista un trabajador del mar peruano ante la negativa de la empresa pesquera a pagarle una indemnización por su hernia de disco.

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

### En síntesis

La vida en un buque mercante, el trabajo en grandes obras de ingeniería civil y el trabajo en contextos migratorios, parecen temas muy distintos entre sí. Sin embargo, reseñando tres obras referidas a cada uno de estos contextos de trabajo ha sido posible encontrar entre ellas algunos puntos de encuentro. Primero, las tres actividades se realizan en espacios diferentes al lugar de origen de los trabajadores. Segundo, todas tienen una fecha límite: el fin de la marea, la culminación de la obra, el retorno. Por último, en todas se desarrolla una institucionalidad específica, de acuerdo a su carácter de excepción y su lejanía con respecto a las instituciones y normas sociales habituales. A lo largo de sus respectivas obras, los tres autores: Ricard Rodríguez-Martos (1996), Gustavo Lins Ribeiro (2006) y Abdelmalek Sayad (2006), coinciden en señalar que tales condiciones, determinan el sometimiento casi total del trabajador a su rol productivo, con importantes consecuencias sobre su salud.

De esta forma hemos intentado acercarnos al conocimiento de las condiciones de trabajo en buques pesqueros industriales de altura en altamar y, sobre todo, a la situación de las tripulaciones internacionales, quienes navegan en barcos los que son extranjeros y llegan a puertos donde también lo son.

---

### Referencias bibliográficas

---

ACHA, Hugo. 2008. "La bandera de conveniencia". En: *Aequitas Virtual*. Universidad del Salvador. Buenos Aires. Disponible en:

<http://www.salvador.edu.ar/juri/aequitasNE/nroocho/Derecho%20Registral-BANDERAS%20DE%20CONVENIENCIA-Acha.pdf>. Acceso: 20/10/2012.

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

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

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

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

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

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

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

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

MENDY, Mariana; MIGLIARO, Alicia; ETCHEBEHERE, Cecilia. 2011. *Modelo agotado, trabajadores explotados: el caso de la pesca en el Uruguay*. Disponible en: <http://www.unl.edu.ar/iberoextension/dvd/archivos/ponencias/mesa3/modelo-agotado-trabajadores-.pdf>. Acceso: 11/10/2012

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

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

SAYAD, A Abdelmalek. 2006. *L'immigration ou les paradoxes de l'altérité*. París. Raisons d'Agir. Paris.

TOMASINA, Fernando; CHAVES, Elizabeth; MENDARO, Gabriela; GRAÑA, Lucía; NOVOA, Laura; PISANI, Adriana. 2008. *Informe primario del estudio realizado en la pesca*. Documento no publicado. Montevideo. Facultad de Medicina-UDELAR.