

# ¿LAS TRIPULACIONES INTERNACIONALES SON TRIPULACIONES INTERCULTURALES?

## ALGUNAS REFLEXIONES SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DE «OTREDAD» EN ESPACIOS DE TRABAJO TRANSNACIONALES

PATRICIA LEPRATTI SOUZA<sup>1</sup>

### RESUMEN

Esta presentación busca contribuir a los debates sobre diversidad, desigualdad e interculturalidad en espacios productivos en tiempos de transnacionalización de la economía, a través del análisis de experiencias de trabajo en tripulaciones internacionales. Con este objetivo se analizan entrevistas y otras fuentes como memorias y notas de prensa, referidas a experiencias de trabajo en tripulaciones internacionales por parte de trabajadores del mar uruguayos entre 1985 y 2000. Se abordan los conceptos de *experiencia*, *interculturalidad* y *globalización/transnacionalización*; haciendo hincapié en el carácter histórico y relacional de la construcción de diferencias entre la fuerza de trabajo desde una perspectiva etnográfica.

Palabras clave: interculturalidad, globalización, transnacionalización, trabajo.

### 1. EL TRABAJO MARÍTIMO INTERNACIONAL

La contratación de marinos de diferentes orígenes nacionales es una práctica de larga data en la industria marítima.<sup>2</sup> En la actualidad gran parte de la flota mundial navega con tripulaciones internacionales. Desde la década de 1980 se han desmantelado las denominadas *flotas nacionales* y se asiste a un incremento de agencias marítimas alrededor del mundo, encargadas de la gestión de servicios a los buques, incluido el reclutamiento de trabajadores marítimos. A través de tales agencias, se contratan tripulaciones internacionales compuestas por marinos de diferentes países dispuestos a trabajar por

---

<sup>1</sup> Doctoranda IDES-UNGS. Correo electrónico: patricialepratti@gmail.com

<sup>2</sup> 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 un buque ballenero que había partido desde Massachusetts (Estados Unidos) hacia el sur del Océano Pacífico en busca de su captura.

sueldos menores a los que demandaría un trabajador del país de origen de la empresa naviera.<sup>3</sup> Esta búsqueda de diversidad de origen nacional en las tripulaciones tiene el objetivo de segmentar la fuerza de trabajo (Lepratti, 2018).

De acuerdo con Eric Wolf (1982: 450): «El capitalismo no creo 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».

Ahora bien, este carácter internacional de las tripulaciones y dicha búsqueda de segmentación *entre* los trabajadores, ¿cómo son vividas e interpretadas *por* los trabajadores? El hecho de trabajar en tripulaciones internacionales ¿determina la vivencia de *experiencias interculturales* para los marinos? La diversidad de origen nacional entre los trabajadores ¿lleva a un mayor entendimiento o a un aumento de los prejuicios entre ellos?

Este trabajo busca dar respuesta a tales preguntas a través del análisis de entrevistas, memorias y otras fuentes referidas a experiencias de trabajo en tripulaciones internacionales por parte de marinos uruguayos entre los años 1985 y 2000.

## 2. TRABAJANDO CON LA DIFERENCIA

Actualmente, y sobre todo en los ambientes urbanos, el encuentro con la diferencia es parte de nuestra vida cotidiana. ¿Pero qué sucede cuando se comparte un espacio de trabajo, como son los buques en altamar, en los que además se convive por períodos más o menos prolongados con trabajadores de diferentes nacionalidades?

Las peculiaridades del trabajo en el mar han determinado que el sociólogo (y sacerdote del Apostolado del Mar) Ricard Rodríguez-Martos (1996), conciba al buque mercante como una *Institución Total*, de acuerdo con la definición de Erving Goffman (2001: 13), es decir, como «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».

---

<sup>3</sup> Es así que, a mediados de la década de 1990, el total de trabajadores (unos 50 mil) reclutados por los miembros de la Asociación Internacional de Agencias Marítimas (ISMA, por sus siglas en inglés: International Ship Manager's Association), provenían de Europa Oriental, India y Filipinas; mientras que las principales empresas navieras tienen sus sedes en China, Europa Occidental y Estados Unidos (Alderton, 2004).

Por otra parte, Rodríguez-Martos (1996: 34) escribe:

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.

Entre los años 2012 y 2015 llevé adelante el trabajo de campo para la realización de mi tesis de maestría entre trabajadores del mar peruanos y uruguayos en Montevideo. Dicho trabajo hizo visibles para mí (y para las cuatro o cinco personas que leyeron mi tesis) las situaciones de abuso a las que algunos marinos eran sometidos: jornadas de trabajo que superan las veinte horas sin descanso, el abandono en puertos lejanos a los de su país de origen, la existencia de listas negras entre los empleadores; y otras situaciones de maltrato de los superiores hacia sus subordinados basadas en prejuicios racistas y xenófobos (Lepratti, 2018). El relevamiento de estos casos y la lectura en la prensa de otros tantos,<sup>4</sup> hace evidente el objetivo de segmentación entre los trabajadores a través de la contratación de tripulaciones internacionales señalado más arriba.

Sin embargo, quedan pendientes de respuestas las preguntas sobre cómo es experimentada esta internacionalidad de las tripulaciones por parte de los propios trabajadores en situaciones cotidianas de trabajo. En ese sentido este trabajo busca contribuir a los análisis sobre la interculturalidad en espacios productivos.

Uno de mis reparos al comenzar a abordar la vivencia de la diversidad cultural por parte de los trabajadores del mar, era el de producir diferencias —de acuerdo con la lógica de segmentación del trabajo— allí donde quizá solo existía una variedad de costumbres. Como señala Elsie Rockell (2015: 12), uno de los riesgos al tratar de comprender la diversidad, es contribuir a reforzar la desigualdad. Y agrega que «el análisis de la experiencia individual o colectiva particular con el entorno cultural vivido es, en ese sentido, condición para evitar los usos esencialistas de la diversidad.»

Para intentar sortear este riesgo, además, es preciso someter a crítica las categorías que se utilizarán. Por lo tanto, en los próximos apartados abordo los conceptos de: experiencia, interculturalidad y globalización.

---

<sup>4</sup> Brecha, 6/6/1997; *El Observador*, 1/6/1997, 2/6/1997, 11/6/1997.

### 3. EL ANÁLISIS DE LAS EXPERIENCIAS DE VIDA

De acuerdo con Elsie Rockwell (2009), la etnografía es una rama de la antropología que acumula conocimientos sobre realidades sociales y culturales particulares, delimitadas en el tiempo y el espacio. Para ello utiliza herramientas diversas: entrevistas en profundidad, observación participante, etc. No obstante, cualesquiera sean las herramientas utilizadas o el objeto de estudio,

el etnógrafo intenta comprender lo que Malinowski llamaba la «visión de los nativos», y lo que, en la concepción de Geertz, se denomina el «conocimiento local», haciendo extensiva esta idea al carácter local de nuestro propio conocimiento como antropólogos y como sujetos (Rockwell, *op. cit.*: 22).

Es decir, *la visión de los nativos* o el *conocimiento local* es registrado, interpretado y descrito —en definitiva construido— por un sujeto también situado históricamente.

Este conocimiento construido a través del vínculo directo con los sujetos involucrados en el tema a investigar asume que las prácticas de los actores están cultural, económica, social e históricamente determinadas. Los actores son concebidos, entonces, como sujetos sociales. En palabras de Scott (2001: 66): «sujetos a» condiciones definidas de existencia que hacen posible condiciones de agencia y de ejercicio.

De acuerdo con la historiadora, lo «social y lo personal están imbricados uno en el otro, y ambos son históricamente variables. Los significados de las categorías de identidad cambian, y con ellas las posibilidades de pensar en el yo» (Scott, *op. cit.*: 68).

La categoría *experiencia de vida*, entonces, implicaría las prácticas, las historias y las subjetividades de los sujetos construidas a partir de su propia historia, subjetividad y prácticas situadas históricamente.

### 4. CULTURA, INTERCULTURALIDAD, DIVERSIDAD Y DIFERENCIA CULTURAL

#### 4.1. El concepto de *cultura* en Antropología

En 1952 Alfred L. Kroeber y Clyde Kuckhohn reportaron 163 definiciones de cultura (en: Wiewiorka, 2001). Según Grimson (2008), la *cultura* fue un concepto que nació para oponerse a la *alta cultura*. La *alta cultura* define la existencia de una minoría *culta* y una gran masa de gente *sin cultura*. Originada en el siglo XVIII, esta división se sustentaba en

otra división: solo los grupos pudientes que sabían leer y escribir, tenían acceso al arte, etc., eran portadores de cultura.

Sin embargo, en 1871, Tylor, uno de los precursores de la Antropología evolucionista, definía *cultura* como «ese todo complejo que comprende conocimientos, creencias, arte, moral, derecho, costumbres y cualesquiera otras capacidades y hábitos adquiridos por el hombre en tanto que miembro de la sociedad» (Wright, 2004: 125). Es decir, en tanto miembros de una sociedad, todos los individuos son portadores de cultura.

Por otra parte, a lo largo de su historia, la Antropología se ha encargado de demostrar que no existe sociedad sin cultura y que hay múltiples formas de vivir en sociedad. No obstante, no se pueden explicar los diferentes conceptos de *cultura* desde el punto de vista antropológico sin tener en cuenta el contexto histórico y social en el cual se ha desarrollado la disciplina (Wright, 2004).

La Antropología surge como disciplina académica en el siglo XIX durante el imperialismo europeo y el encuentro entre miembros de la cultura europea-occidental y otras muchas sociedades y formas de vivir no europeas. En tanto concepto desarrollado durante dicho período histórico entonces, no puede ser deslindado de sus características imperiales e interrelacionales. Es decir, es un concepto que surge a partir del encuentro con otros a los que se busca someter a un proyecto hegemónico. Por consiguiente, al abordar conceptos que dan cuenta de una pluralidad de culturas, como lo es el de *interculturalidad*, es necesario analizar cómo se relacionan esas culturas. ¿Son estas relaciones igualitarias o desiguales, conflictivas o armoniosas?

#### 4.2. La cultura imperial y las otras culturas

Teniendo en cuenta el mencionado carácter imperial de la expansión europea, las relaciones iniciadas en ese período tenían un claro objetivo monocultural y hegemónico. Por lo tanto, el encuentro con otros durante el colonialismo e imperialismo implicaron, de acuerdo con Estermann (2014), las siguientes estrategias: negación, asimilación e incorporación de la alteridad.

La primera de las estrategias determina la negación de la humanidad del otro. Una vez que se ha reconocido a esos otros como humanos, sigue un proceso de asimilación a través del imperialismo económico y cultural.

Una variante de esta «incorporación» es la inclusión de los pueblos indígenas, sectores empobrecidos y marginados en el proyecto de la modernidad, la democracia formal y el mercado globalizado. El discurso de la ‘inclusión’, que a primera vista parece emancipador e intercultural parte de una premisa de asimetría y dominación y de una actitud patriarcal y asistencialista (Estermann, 2014: 354).

Es en este sentido que, autores como Homi K. Bhabha (2002: 54), prefieren usar el concepto de *diferencia cultural* antes que el de *diversidad cultural*. La diferencia cultural da cuenta de una jerarquía social entre las culturas. Mientras que el concepto de *diversidad cultural*, señala el autor, remite a la idea de una interculturalidad en la que cada cultura totalizada e inmaculada se pone en relación con otra/s sin reconocer entre ellas procesos hibridación y resistencia. El concepto de *diferencia cultural*, en cambio, «se concentra en el problema de la ambivalencia de la autoridad cultural: el intento de dominar en nombre de una supremacía cultural que es producida en sí misma en el momento de la diferenciación» (Bhabha, *op. cit.*: 55).

En síntesis, las relaciones entre culturas, no deben ser entendidas en un espacio y tiempo vacío. Son relaciones históricamente determinadas. Por lo tanto, el foco del análisis debe estar puesto en los procesos de diferenciación que se dan entre sujetos portadores de diferentes culturas, pero no por ello representantes de su totalidad inmaculada.

## 5. LA GLOBALIZACIÓN TRANS

De acuerdo con William I Robinson (2007: 11) actualmente, puede decirse, que existe consenso en torno al concepto *globalización* como «la dinámica estructural subyacente que impulsa los procesos ideológicos, políticos, sociales, económicos y culturales del mundo en el siglo XXI». Sin embargo, tal consenso se diluye cuando se trata de conceptualizar a la globalización.

Para la escuela del *capitalismo global* a la que adscribe Robinson (*op. cit.*), la globalización representa una nueva etapa en la evolución del sistema capitalista mundial iniciada a fines de la década de 1970, en la cual todos los países son incorporados al sistema capitalista, se transnacionalizan los circuitos de producción, los procesos políticos, ideológicos y culturales. Robinson utiliza indistintamente los conceptos de transnacionalización y

globalización. Sin embargo, otras analistas como Saskia Sassen (2010) y Aihwa Ong (2012) enfatizan la diferencia entre estos conceptos.

De acuerdo con Sassen (2010: 32), las transformaciones económicas, políticas y culturales de la globalización no han transformado del todo «la arquitectura más compleja que hemos producido los seres humanos: la arquitectura del Estado-nación».

Y agrega:

El territorio, el derecho, la economía, la seguridad y la pertenencia, son elementos que en la mayor parte del mundo se han construido en virtud de lo nacional, aunque en pocos casos presenten el grado de autonomía que se postula tanto en el derecho nacional como en los tratados internacionales. La capacidad transformadora que hoy exhibe la dinámica de la globalización supone una imbricación con lo nacional (los gobiernos, las empresas, los sistemas jurídicos o la ciudadanía) mucho más profunda de lo que permiten dar cuenta los análisis realizados hasta el momento (Sassen, *op. cit.*: 34).

Para la autora, la globalización transcurre dentro del ámbito nacional y es allí donde se construyen los significados de *lo global*, siendo el plano nacional el que posibilita la materialización del orden global emergente. *Lo global, lo nacional, y hasta lo local*, entonces, representarían diferentes niveles de una trama de reestructuraciones, interconexiones y resistencias.

Por ello, Ong (2012) prefiere utilizar el término *transnacionalización* para referirse a este proceso.

Trans denota tanto el movimiento a través del espacio y a través de líneas, como la naturaleza cambiante de algo. Además de sugerir nuevas relaciones entre los Estados-nación y el capital, la transnacionalidad alude a la transversalidad, lo transaccional, lo traslacional, y lo trasgresor del comportamiento y la imaginación contemporáneos, que son incitados, hechos posibles y regulados por las cambiantes lógicas de los Estado y el capitalismo (Ong, 2012: 6).

Este trabajo adscribe a una concepción *transnacionalizada* de la globalización, en la que los Estados nacionales, en tanto formaciones políticas, territoriales y culturales, continúan siendo fundamentales para el análisis de esta etapa del capitalismo mundial.

## 6. LA PRODUCCIÓN DE DIFERENCIAS

Buscando analizar los procesos de elaboración de diferencias entre distintas poblaciones, Claudia Briones (2005) ha desarrollado el concepto de *economías políticas de producción de diversidad cultural* como construcciones culturales de distinciones sociales rotuladas como *étnicas, raciales, nacionales, de género*, etc. Estas proveen medios que habilitan modos diferenciados de explotación económica y de incorporación política de una fuerza de trabajo que se presupone y re-crea diferenciada. «En otras palabras, el punto es ver cómo se reproducen desigualdades internas [...] invisibilizando ciertas divergencias y tematizando otras, esto es, fijando umbrales de uniformidad y alteridad [...]» (Briones, *op. cit.*: 15).

Rita Segato (2007: 19), por su parte, ha desarrollado los conceptos de *matrices de diversidad* y *formaciones nacionales de alteridad*. Según la autora, «cada nación debe ser entendida como una “formación de alteridades” particular». La nación tiene un papel decisivo en moldear su diversidad y sus fracturas internas de forma que, si el imperio produce raza como marca de exterioridad con relación a los centros mundiales de poder, la nación, muy a pesar de las utopías de unidad mestiza y de la ficción jurídica de la ciudadanía universal, produce raza como marca de exterioridad con relación a los centros del poder nacional.

Ahora bien, en contextos de trabajo internacionales ¿cuáles son las matrices de diversidad y las formaciones de alteridad? ¿Qué divergencias se tematizan? ¿Cuáles habilitan desigualdades?

Desde la década de 1990 han proliferado los estudios en los que se muestran que la nación y la cultura ya no están obligatoriamente entrelazadas. Las pertenencias e identidades, más que geográficas son relacionales. Asimismo, la construcción de las categorías de sujetos depende tanto de sí mismos como de sus interlocutores (Besserer, 2013).

De acuerdo con el actual contexto transnacionalizado, descrito en el apartado número 5, la hipótesis de este trabajo es que las producciones de diferencia cultural entre los trabajadores de tripulaciones internacionales resultarán del entramado de alteridades experimentadas por los sujetos a nivel local, nacional y transnacional.



## 7. EXPERIENCIAS INTERCULTURALES DE TRABAJO ZARPANDO DESDE EL PUERTO DE MONTEVIDEO

Para buscar dar respuesta a las preguntas antes planteadas analizaré entrevistas y otras fuentes como memorias y notas de prensa referidas a experiencias de trabajo en tripulaciones internacionales por parte de trabajadores del mar uruguayos entre 1985 y 2000. Estos quince años están marcados por la profundización de reformas neoliberales y la transnacionalización de la economía local, como la flexibilización laboral y privatizaciones que incluyeron al Puerto de Montevideo y sus servicios. Además, son años de una presencia significativa de buques de origen coreano y chino que contrataban a trabajadores del mar uruguayos y peruanos.

El objetivo es conocer las producciones de diferencia cultural de los trabajadores uruguayos con respecto a sus pares coreanos, chinos y peruanos y contribuir así a los debates sobre diversidad, desigualdad e interculturalidad en espacios productivos.

### 7.1. Las tripulaciones «multirraciales»

En primer lugar, me gustaría hacer referencia a la *categoría nativa* utilizada por los trabajadores entrevistados para referirse a las tripulaciones internacionales: las *tripulaciones multirraciales*.

«Éramos una *tripulación multirracial* compuesta con africanos, chilenos, españoles, indonesios y uruguayos» (Walter).

Esta categoría da cuenta de la asociación del origen nacional a una raza, con excepción de los *africanos*, donde todo un continente es asociado a la *negritud*.

La apelación a raza indica diferencias y cualidades que pueden ser imaginarias — pero no carentes de eficacia—, centradas en el cuerpo o a cuyo conocimiento se accede a partir de lo corporal. El cuerpo es el principal portador de los rasgos pretendidamente raciales, y tales rasgos aluden a cualidades, defectos o virtudes que se atribuyen al plano de lo natural (Margulis, 1999: 42).

El cuerpo aparece, entonces, como el primer indicador de diferencias pretendidamente *naturales*. Pero ese *otro* no es solo *otro* por sus rasgos físicos. Tales rasgos son asociados a un origen nacional que se asume también como natural. Es decir, se establece una correspondencia entre el Estado político y las características sociales, culturales y hasta físicas compartidas por quienes nacen dentro de sus fronteras (Stolcke, 2000).

Esta naturalización de las diferencias, referidas a rasgos físicos y al origen nacional aparece en los casos que se analizarán a continuación: los *otros chinos*, los *otros coreanos* y los *otros peruanos*.

## 7.2. Los otros chinos

A partir de la segunda mitad de la década de 1980, era cada vez mayor la presencia de buques pesqueros extranjeros que enarbolaban el pabellón uruguayo como Bandera de Conveniencia<sup>5</sup> (de ahora en más: BDC) y pescaban en la Zona Económica Exclusiva (ZEE) local: especialmente buques atuneros japoneses y calamarereros coreanos o chinos. Buscando aumentar los puestos de trabajo para marinos uruguayos, el Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA) realizó gestiones ante las autoridades marítimas para solicitar el cumplimiento de lo establecido desde 1947 por la ley n.º 10.945<sup>6</sup> (SUNTMA, 1983), denominada *Ley de Enarbolamiento del Pabellón Nacional*, que 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, 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:<sup>7</sup>

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

---

<sup>5</sup> Las Banderas de Conveniencia es un régimen según el cual los buques civiles pueden utilizar el pabellón de otro país mediante el pago de una matrícula.

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

<sup>7</sup> Walter Marín es un pescador jubilado, quien tuvo un rol muy importante durante la investigación para la realización de mi tesis de Maestría en Ciencias Sociales durante los años 2012 y 2014 aportando material de archivo y facilitando el acceso diferentes lugares y personajes del Puerto de Montevideo. Un producto de esa estrecha colaboración fue la publicación del libro: Desde el Muelle Mántaras. Memorias de un trabajador del Mar.

esos barcos con algo de experiencia en sus artes... y ahí estaba yo... y me ofrecí para embarcar. [...] Yo ero el único del 50 % de uruguayos en ese barco. En otros cuatro también tenían a un loco como yo. Nunca hubo un 50 % de tripulación uruguaya en estos pesqueros, por más bandera de nuestro país que tuvieran.

Y agrega:

Aunque tuviera convenio con el gremio y utilizara nuestra bandera, todo era de origen chino en ese barco: la comida, las costumbres, el idioma... solo era un barco chino con la bandera y un tripulante uruguayos.

Los barcos chinos hasta el día de hoy son —y queda feo decirlo— sucios. Las tripulaciones son de más o menos unos 25 hombres [...].

No había llevado ningún tipo de cubiertos, así que tuve que recurrir a los palitos, aunque me acostumbré rápido. Ellos no usan colchones, solo esteras en sus cuquetas, beben y fuman mucho. El promedio de edad de los marineros que fueron mis compañeros era muy bajo. Creo que pocos de ellos llegaban a los 18 años. Provenían de las zonas más pobres de Taiwán y sus salarios eran pésimos.

La comida era todos los días igual: arroz, pescado, sopa de aletas de tiburón y todo tipo de panes que hacían en canastos de mimbre y cocidos al vapor.

En este, como en los otros barcos chinos que tripulé, trabajábamos 17 horas diarias. Durante las siete que nos quedaban libres dormíamos unas seis horas. El trato de los que tienen mando con la tripulación en esos barcos es espantoso: abusan de su poder y son comunes los malos tratos.

Son comunes también las discusiones y peleas a bordo entre los tripulantes —yo he tenido unas cuantas—, pero todas a causa de las largas y fatigantes jornadas, ya al final de la marea éramos todos amigos y nos alegraba volver a casa.

De acuerdo con el relato de Walter, a pesar de las diferencias, «al final de la marea éramos todos amigos» y los conflictos entre los trabajadores no son referidos a prejuicios xenófobos o racistas, sino que a las «largas y fatigantes jornadas».

## 7.2. Los otros coreanos

Del mismo modo Daniel recuerda su experiencia en buques coreanos durante los primeros años de la década de 1990.

Daniel: ... yo era un gurí, tenía veintiuno, veintidós años... A lo primero era todo... No conocíamos el idioma. El inglés... muy básico. Había mucha diferencia entre los

coreanos y uruguayos... No sé desde la comida... Yo me acuerdo que... como íbamos uruguayos habían reforzado un poco la comida. Un poco más de carne y alguna cosa más... tampoco es que ¡uf!

Patricia: Y el trato hacia ustedes ¿cómo era?

Daniel: Hay gente de todo tipo, como acá. Hay gente de familia, que tienen sus hijos... que están trabajando lejos de su familia<sup>8</sup>... Después que terminábamos la tarea y nos sentábamos a comer y... A lo primero te hacés comunicar. Empiezan los intercambios culturales. Aprender a comer con palitos... Después aprendés algo del idioma... Vas aprendiendo palabras, partes del cuerpo... ¡Canciones aprendimos! Eran costumbres distintas... Pero te acostumbrás.

En la entrevista con Daniel, como con gran parte de las entrevistas realizadas a trabajadores del mar, aparece la fascinación por el oficio que se ejerce, por los lugares, las personas y las costumbres que han podido conocer gracias a su trabajo y que no llegarían a conocer debido a su origen humilde.

Pero a mediados de la década de 1990 el racismo y la xenofobia comenzaron a ser señalados como el origen de tensiones entre trabajadores coreanos y uruguayos. En esos años el gobierno uruguayo había flexibilizado las modalidades de contratación de trabajadores<sup>9</sup> y el aumento del desempleo determinó que un número mayor de trabajadores del mar uruguayos (unos 250)<sup>10</sup> se embarcaran en buques extranjeros.

Los 14 tripulantes uruguayos, que entre el 27 de mayo y el 1.º de junio estuvieron a bordo del buque calamarero Tae Yin 75, denunciaron ante la justicia los malos tratos a que fueron sometidos: gritos, empujones, insultos, régimen laboral casi esclavista, amenazas de muerte, racismo, xenofobia, entre otros. Esos hechos —afirma el sindicato de trabajadores del mar (SUNTMA)— «se repiten en los demás buques de la flota calamarera que opera bajo bandera uruguaya, en la cual hay inversiones coreanas», pues los mandos coreanos ejercen una autoridad sobre los tripulantes que

---

<sup>8</sup> Durante esos años era notoria la presencia de marinos coreanos en Montevideo y eran frecuentes los comentarios entre la población de la ciudad portuaria en torno al supuesto carácter de «expresidarios» de estos trabajadores.

<sup>9</sup> 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 tributaciones 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.

<sup>10</sup> Fuente: *El Observador* del 9 de junio de 1997

«supera la que otorga nuestro derecho a las patronales», ocurriendo así «atentados contra los derechos humanos» (*Brecha*, 6 de junio 1997).

La respuesta a estas denuncias de atentados contra los derechos humanos refiere a la diferencia de culturas entre coreanos y uruguayos, naturalizando de cierto modo las diferencias en las formas de trabajo y el trato hacia la tripulación.

Tendrán que aprender a convivir

Culturas y costumbres diferentes

Tripulantes uruguayos y coreanos «tendrán que aprender a convivir», porque en la pesca del calamar «es preciso alcanzar un equilibrio», pues de lo contrario se perdería una fuente de trabajo y de importantes ingresos para el país, aseguraron a *El Observador* altas fuentes del área marítima. [...] «Es un trabajo muy duro y el tripulante uruguayo no está acostumbrado a ello», reconoció un experimentado capitán, pero «en Argentina salen tripulaciones mixtas y se ha llegado a un equilibrio». Explicó que el contraamaestre uruguayo, «de esa pesca especializada no entiende nada y el que manda es el coreano, porque de lo contrario no pescan», además «el coreano viene de una estructura distinta, tiene una total sumisión» (*El Observador*, 10 de mayo 1997).

Pero en la década de 1990 aparecen otros trabajadores buscando embarque en los buques asiáticos que llegaban al puerto de Montevideo: los trabajadores del mar peruanos.

### 7.3. Los otros peruanos

El relacionamiento de los trabajadores del mar uruguayos con respecto a sus pares peruanos, es un claro ejemplo de cómo las diferencias se construyen y se encuentran situadas en espacio y tiempo.

Arturo, quien se ha embarcado con trabajadores peruanos en buques coreanos y españoles, señala: «Yo he estado en otros países trabajando, nunca fui tan... Los peruanos son... tranqui... son muchachos tranqui... ¿Cómo te podría decir?... Son sumisos».

Frente a un colectivo que se autodefine como «luchador y rebelde» (Lepratti, 2018), la *sumisión* dibuja una diferencia entre *ellos* y *nosotros*. Pero además, esta condición de *sumisos* aparece como una cualidad cuasi genética, 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.

Walter, quien fue dirigente sindical de los años noventa comentaba:

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... que... lo hicieron en algunos barcos, viste... Pero fue gente también que fue muy discriminada, muy... los esclavizaron mucho también [...] 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 lo hacían... o les daban de comer cuando ellos querían... o no les daban plata...

Las actitudes de rechazo de los trabajadores del mar uruguayos hacia sus pares peruanos incluyeron desde varias *denuncias* en medios de prensa montevidanos sobre la presencia de *ilegales peruanos* que le *usurpaban* el trabajo a los marinos uruguayos (La República, 10/02/1997 y 03/01/1998), hasta el arrebato de los documentos necesarios para el embarque. No he relevado casos de conflictos a bordo entre marinos peruanos y uruguayos por estos motivos. Sin embargo, en entrevistas a marinos peruanos han comentado que se aconsejaban entre ellos trabajar a la par de los colegas uruguayos, ni más ni menos que para «evitar problemas».

A partir del año 2005, en paralelo a un proceso de sedentarización de los trabajadores peruanos en Montevideo junto a sus familias, estos se integran a la actividad sindical y cesa el hostigamiento hacia ellos. De todas formas, ha sido posible observar cierta jerarquización en cuanto al acceso al trabajo, según la cual los trabajadores uruguayos con experiencia son los primeros elegidos para las mareas<sup>11</sup> más rentables y los peruanos son equiparados a aquellos trabajadores con menos experiencia y acceden a empleos menos rentables (Lepratti 2018).

---

<sup>11</sup> Mareas: Período del tiempo en el que el buque se encuentra en altamar realizando tareas de captura.

## 8. CONCLUSIONES

De la lectura de lo expuesto se puede observar como las diferencias entre los trabajadores son construidas —y se tornan significativas— cuando se busca restringir el acceso al trabajo o a determinados derechos.

De sus experiencias con trabajadores chinos o coreanos, los trabajadores del mar uruguayos relatan las diferencias de costumbres, pero señalan sobre todo las semejanzas con sus colegas: trabajan muchas horas, tienen familias que se encuentran lejos, etc. Las diferencias culturales son señaladas por los empresarios navieros cuando se buscan justificar situaciones de maltrato hacia los trabajadores. Al culturalizarlas no se problematizan como diferencias de regímenes de trabajo que pueden ser discutidas reguladas y/o reelaboradas.

No obstante, cuando los buques chinos y coreanos que llegan al puerto de Montevideo, comienzan a reclutar a trabajadores peruanos, los marinos uruguayos no señalan las duras condiciones en las que también trabajan sus colegas trasandinos. Se pone el énfasis en denunciar el perjuicio que esto tendría sobre las posibilidades de contratación de trabajadores nacionales y se elabora una diferencia en la que se basará una jerarquización en el acceso a los puestos de trabajo.

En síntesis, dentro de un mercado laboral cada vez más transnacionalizado, las poblaciones son diferenciadas —en los casos analizados— a partir de su origen nacional. El origen nacional, concebido como determinante de las características físicas, culturales y hasta psicológicas de los sujetos, habilita la *naturalización* de jerarquías entre los trabajadores. En tanto pertenecen al mundo de lo *natural*, se hace difícil su problematización por parte de los trabajadores, produciendo y reproduciendo la segmentación de la fuerza de trabajo.

Como señala Rita Segato (2007: 19): «... no podía ser de otra forma si de lo que se trata es de la disputa por tajadas de una torta de diseño único y ya cocinada».

## BIBLIOGRAFÍA

ALDERTON T., BLOOR M., KAHVECI E., LANE, T. SAMPSON H., THOMAS M., WINCHESTER ., WU B. y ZHAO M. (2004). *The Global Seafarer. Living and working conditions in a globalized industry*. International Labour Office (ILO) y The Seafarers International Research Centre. Ginebra.

- BESSERER, F. (2013). «Micropolíticas de la diferencia en una comunidad transnacional» en Grimson, Alejandro y Karina Bidaseca (comps.). *Hegemonía cultural y políticas de la Diferencia* Buenos Aires: Clacso, pp. 263-278.
- BHABHA, H. K. (2002). *El lugar de la cultura*. Manantial. Buenos Aires.
- BRIONES, C. (2005). *Cartografías argentinas. Políticas indigenistas y formaciones provinciales de alteridad*. Antropofagia. Buenos Aires.
- ESTERMANN, J. (2014). «Colonialidad, descolonización e interculturalidad. Apuntes desde la Filosofía intercultural». *Polis. Revista Latinoamericana*.
- GRIMSON, A. (2008). «Diversidad y cultura. Reificación y situacionalidad». *Tabla Rasa*. Bogotá. Colombia. N.º 8. 4567. Enero-junio de 2008.
- GOFFMAN, E. (2001). *Internados. Ensayos sobre la situación social de los enfermos mentales*. Amorrortu. Buenos Aires.
- LEPRATTI, P. (2018). *Fronteras líquidas. Trabajadores del mar peruanos en Montevideo. Contextos, sujetos y trayectorias de la inmigración en el Uruguay del siglo XXI*. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad de la República. Montevideo. Disponible en:  
<[http://www.fhuce.edu.uy/images/comunicacion/publicaciones/tesis%20de%20maestr%C3%ADa/Lepratti-TesisDeMaestra\\_2018-06-30-web.pdf](http://www.fhuce.edu.uy/images/comunicacion/publicaciones/tesis%20de%20maestr%C3%ADa/Lepratti-TesisDeMaestra_2018-06-30-web.pdf)>.
- MARGULIS, M.; Urresti, M. (1999). *La segregación negada. Cultura y discriminación social*. Editorial Biblos. Buenos Aires.
- MARIN, W.; LEPRATTI, P. (2014). Desde *el muelle Mántaras. Memorias de un trabajador del mar*. Fondos Concursables para la Cultura. MEC. Montevideo.
- MELVILLE, H. (2009). *Moby Dick*. AKAL. Buenos Aires.
- ONG, A. (2012). «Ciudadanía Flexible: Las lógicas culturales de la Transnacionalidad y Apostillas: Una antropología de la transnacionalidad». *Crítica Contemporánea. Revista de Teoría Política*, 2: 1-12.
- ROBINSON, W. (2007). *Una teoría sobre el capitalismo global: Producción, clases y Estado en un mundo transnacional*. Ediciones Desde Abajo. Bogotá
- ROCKWELL, E. (2015). «Conversaciones en torno a la educación con pueblos indígenas/migrantes». En: Novaro, G.; Padawer, A.; Hecht, C. (Coord): *Educación, pueblos indígenas y migrantes. Reflexiones desde México, Brasil, Bolivia, Argentina y España*. Editorial Biblos. Buenos Aires.
- ROCKWELL, E. (2009). *La experiencia etnográfica. Historia y cultura en los procesos educativos*. Paidós. Buenos Aires
- RODRIGUEZ-MARTOS, R. (1996). *El Buque Mercante: Un análisis sociológico*. Universidad Politécnica de Catalunya. Barcelona.
- SASSEN, S. (2010). *Territorio, autoridad y derechos*. Buenos Aires. Katz.
- SCOTT, J.W. (2001). «Experiencia» *La ventana*, N.º 13, 2001.
- STOLCKE, V. (2000). «La 'naturaleza' de la nacionalidad». En: *Desarrollo Económico. Reviste de Ciencias Sociales*. IDES. Buenos Aires. Vol. 40. N.º 157. Abril-junio 2000 (pp. 23-43).
- SEGATO, R. (2007). *La Nación y sus otros. Raza, etnicidad y diversidad religiosa en tiempos de políticas de la identidad*. Prometeo. Buenos Aires.
- WIEVIORKA, M. (2001). *La différence*. Les Éditions Balland. Paris
- WOLF, E. (1982). *Europa y la gente sin historia*. Fondo de Cultura Económica. Madrid.



- WRIGHT, S. (2004). «La politización de la cultura» en Bolvin, M.; Rosato, A.; Arribas V. (comps.) *Constructores de otredad. Una introducción a la Antropología social y cultural*. Pp: 128-140. Antropofagia. Buenos Aires
- ZIZEK, S. (1998). «Multiculturalismo o la lógica cultural del capitalismo multinacional.» En: Jameson, F. y Zizek, S.: *Estudios Culturales. Reflexiones sobre el multiculturalismo*. Pp: 137-138. Paidós. Buenos Aires.