



Apostolado del Mar en los puertos de Buenos Aires y Montevideo: derechos de los trabajadores y gobernanza del trabajo marítimo¹

The Apostleship of the Sea in the Ports of Buenos Aires and Montevideo: Workers' Rights and Maritime Labor Governance

Patricia
Lepratti Souza²

✉ Becaria posdoctoral en la Universidad
Nacional de San Martín
✉ patricialepratti@gmail.com
🆔 <https://orcid.org/0009-0003-7883-3862>
📍 Argentina

Recibido: 30-diciembre-2025

Aceptado: 27-febrero-2026

Publicado: 15-julio-2026

Cómo citar este artículo:

Lepratti Souza, P. (2026). Apostolado del Mar en los puertos de Buenos Aires y Montevideo: derechos de los trabajadores y gobernanza del trabajo marítimo. *Estado & comunes*, 2(23), 173-194. https://doi.org/10.37228/estado_comunes.468

Estado & comunes

Revista de políticas y problemas públicos.

N.º 23, vol. 2, julio-diciembre 2026, pp. 173-194

Instituto de Altos Estudios Nacionales (IAEN)

Quito-Ecuador.

ISSN impreso: 1390-8081 - ISSN electrónico: 2477-9245

https://doi.org/10.37228/estado_comunes.468



¹ *In memoriam*, Giovanni Corso (1941-2025).

² Este artículo contiene insumos de una investigación más amplia realizada por la autora, titulada *¿Quién vela por los trabajadores del mar? Etnografía de una trama transnacional en el Atlántico Sur*, presentada en 2024 para obtener el grado de doctora en Ciencias Sociales por el Instituto de Desarrollo Económico y Social y la Universidad Nacional de General Sarmiento, Argentina. La tesis está disponible en: <http://repositorio.ungs.edu.ar:8080/xmlui/handle/UNGS/2131>

Resumen

El artículo analiza la participación del Apostolado del Mar en la gobernanza del trabajo marítimo transnacional a partir de un estudio etnográfico en los puertos de Buenos Aires y Montevideo. En un contexto marcado por trabajadores móviles, empleos precarios y jurisdicciones fragmentadas, se evidencia que esta organización brinda asistencia y tutela moral, además de defender los derechos de los trabajadores del mar. Se trata de una infraestructura humanitaria global adaptada a las tradiciones estatales, sindicales y religiosas locales. En Buenos Aires, está integrada al sistema de bienestar de trabajadores marítimos nacionales, mientras que, en Montevideo, su intervención se dirige a tripulaciones extranjeras (especialmente asiáticas) y participa en arreglos transnacionales de protección.

Palabras clave: Atlántico Sur, etnografía, derechos laborales, humanitarismo, industria marítima, migrantes filipinos, sindicatos, trabajadores.

Abstract

This article analyzes the role of the Apostleship of the Sea in the governance of transnational maritime labor based on an ethnographic study conducted in the ports of Buenos Aires and Montevideo. In a context marked by mobile workers, precarious employment, and fragmented jurisdictions, the study shows that this organization provides assistance and moral guardianship while also defending seafarers' rights. It operates as a global humanitarian infrastructure adapted to local state, union, and religious traditions. In Buenos Aires, it is integrated into the welfare system for national maritime workers, whereas in Montevideo, its intervention is directed toward foreign crews—especially Asian crews—and participates in transnational protection arrangements.

Keywords: South Atlantic, ethnography, labor rights, humanitarianism, maritime industry, Filipino migrants, labor unions, workers.

1. Introducción

Shipping must get its humanity back era el titular de una noticia publicada por un medio especializado en transporte marítimo, que reseñaba un encuentro celebrado en 2019 en el Vaticano entre representantes de la Santa Sede, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y las cámaras navieras (Splash247, 2019). La frase condensaba un diagnóstico extendido en la industria marítima global: la industria deshumaniza a los trabajadores del mar mediante procesos automatizados, tripulaciones que rotan aceleradamente y condiciones laborales precarizadas.

La idea de recuperar la humanidad de los trabajadores de la industria marítima no solo remite a una cuestión ética y política, sino también a la tensión entre dos lógicas del sistema productivo: la eficiencia, los costos y la competitividad frente a

los derechos, el bienestar y la dignidad laboral. En términos humanitarios, la idea sugiere que la protección de la vida y el bienestar de los trabajadores se articulan desde el trato digno, el cuidado y la defensa de sus derechos laborales.

En lugar de apelar a categorías como la lucha de clases o la explotación, propias de las ciencias sociales, las intervenciones humanitarias presentan la desigualdad laboral en términos de sufrimiento o vulnerabilidad, que requieren asistencia y protección. Como sostiene Fassin (2016), la razón humanitaria desplaza el foco del conflicto hacia la compasión y la gestión del sufrimiento, y reconfigura los marcos de interpretación y abordaje de los problemas sociales.

Este desplazamiento es especialmente visible en ámbitos laborales caracterizados por la movilidad internacional, la dispersión territorial y la fragmentación en la aplicación de los instrumentos internacionales de derechos, como ocurre en el ámbito marítimo. Incluso la ITF (2018) planteó que los marinos abandonados en puertos extranjeros, lejos de sus familias y hogares, con derechos vulnerados y salarios impagos, son víctimas de esclavitud moderna. A comienzos del siglo XXI, cerca de cincuenta millones de personas trabajaban en el mar a nivel mundial en condiciones desiguales, atravesadas por clivajes de raza y nacionalidad (Kverndal, 2008)³.

Esta industria, desplegada en múltiples jurisdicciones y marcos regulatorios fragmentados del derecho internacional público, plantea desafíos específicos para la protección de los derechos de quienes trabajan en el mar. En este escenario, asistirlos y defender sus derechos depende de entramados transnacionales que desbordan los límites de los Estados e involucran a otros actores, como los sindicales y religiosos (Lepratti, 2024). Pese a ello, los estudios sobre bienestar y protección de estas poblaciones móviles están mayormente atravesados por un laicismo político que invisibiliza el papel de las instituciones religiosas en los problemas públicos, las acciones humanitarias y la dignidad laboral⁴.

En las dos últimas décadas, la historiografía, la sociología y la antropología del trabajo han aportado al estudio del trabajo marítimo y pesquero, con énfasis en las condiciones laborales a bordo y en las transformaciones introducidas por la globalización en la industria (Alderton *et al.*, 2004; Lillie, 2008). En Argentina y Uruguay, en particular, esta producción ha analizado el desarrollo de la industria pesquera, las luchas sindicales y las políticas estatales en el sector (Caruso, 2017;

3 Las estimaciones sobre la cantidad de personas que trabajan en el mar varían según las fuentes y las categorías consideradas. Para principios del siglo XXI, la ITF (2018, 2023) estimó en 1,2 millones el número de marinos mercantes a nivel mundial. Según estimaciones institucionales recogidas en entrevistas, habría 1,5 millones de pescadores industriales y más de 40 millones de pescadores artesanales. Si a estas cifras se suman los trabajadores del transporte de pasajeros y de la industria de cruceros, el número total de personas cuya actividad laboral se desarrolla en el mar supera ampliamente los cincuenta millones (Kverndal, 2008).

4 A menudo, estas organizaciones son clasificadas, por razones jurídicas y operativas, como organizaciones no gubernamentales, miembros de la sociedad civil o entidades del tercer sector (Agudo, 2021; Davies, 2014; Gray y Levitt, 2020).

Colombo y Nieto, 2008; Etchebehere *et al.*, 2018), y ha dado cuenta de los cruces entre escalas nacionales e internacionales en la regulación del trabajo. El papel de la Iglesia católica en estos dispositivos de asistencia y protección ha recibido menor atención.

Este artículo analiza el papel del Apostolado del Mar (AM) en la protección de los derechos y la asistencia a trabajadores marítimos que arriban temporalmente a los puertos de Buenos Aires y Montevideo, así como la tutela moral que ejerce dicho actor sobre ellos. El AM opera como una infraestructura de cuidado y mediación del mundo marítimo, e interviene en espacios donde la presencia estatal es limitada por la multiplicidad de jurisdicciones en juego. Si bien se trata de un actor no estatal de carácter religioso (Lepratti, 2025), su intervención se inscribe en redes más amplias de la gobernanza del trabajo, y se expresa en apoyo humanitario, orientación jurídica y acompañamiento a los marinos.

En sintonía con las propuestas que plantean abrir la caja negra del humanitarismo, esta asistencia se aborda no como una práctica altruista, sino como un campo con intereses, efectos y “actores que proporcionan distintos tipos de asistencia, monitorean abusos o buscan proteger derechos” (Agudo, 2021, p. 55). El artículo se centra en las formas de protección que ofrece el AM a los trabajadores marítimos que llegan a los puertos de Buenos Aires y Montevideo, en el despliegue de tales prácticas y en su papel en la gobernanza transnacional del trabajo marítimo.

El artículo se estructura en seis partes. La primera presenta las consideraciones teóricas y metodológicas que orientan la investigación. La segunda reconstruye la historia institucional del AM y sus anclajes históricos en el espacio rioplatense. La tercera sección aborda la tutela moral y los derechos laborales en el marco del capitalismo global. La cuarta retoma las prácticas y mediaciones del AM en ambos puertos, mientras que la quinta examina las mediaciones y los límites que enfrenta el AM para acceder a los puertos. Por último, se presentan las conclusiones.

2. Consideraciones teórico y metodológicas

Los cambios en el trabajo transnacional móvil y en los regímenes de protección social de los trabajadores se enmarcan en dinámicas de gobernanza neoliberal que desplazan lo político hacia procedimientos técnicos y lógicas gerenciales (Villamar, 2017), y modifican las relaciones entre el mercado, el Estado y la ciudadanía. Estas relaciones, según Brown (2017), no eliminan lo político, sino que reconfiguran las negociaciones y disputas entre actores en su intento por hacer operables y articulables sus programas de intervención.

En este marco, la gobernanza del trabajo marítimo constituye un campo de intervención en el que confluyen intereses y actores diversos que regulan y protegen la fuerza de trabajo en contextos transnacionales y en distintos niveles. El término gobernanza, adoptado por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) desde

la década de 1990, identifica las acciones orientadas a ejecutar y controlar estas y otras decisiones legislativas globales mediante procesos descentralizados que implican tanto a instituciones públicas como privadas (Held y McGrew, 2003). Entre estos actores destacan la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Marítima Internacional (OMI), las empresas navieras, los operadores logísticos globales, los Estados nacionales, los sindicatos y actores de la sociedad civil como el AM o las organizaciones no gubernamentales (ONG).

Para comprender estas intervenciones se requiere una perspectiva transnacional que permita captar cómo lo global y lo local se articulan en configuraciones situadas. Si bien la globalización implica la incorporación de territorios, economías y actores a circuitos de producción, circulación y regulación a escala mundial (Giddens, 2007; Robinson, 2007), estos procesos no operan sobre poblaciones sin atributos (Brown, 2017). Por el contrario, se articulan con infraestructuras y tradiciones preexistentes y, en ocasiones, disputan las lógicas globales. En este sentido, lo transnacional se entiende como un conjunto de entramados históricos y contingentes de interacción multinivel, en los que los actores locales y globales cooperan, negocian, disputan y producen formas puntuales de regulación y protección (Glick y Salazar, 2013; Levitt, 2018).

Esta investigación parte de una etnografía multisituada y multilocal desarrollada en los puertos de Buenos Aires y Montevideo que, como estrategia metodológica, captura la movilidad de personas, objetos, tramas, historias y conflictos en el espacio (Marcus, 2001). El puerto no es solo un espacio físico: es un nodo que forma parte de una red de circulación y alberga distintos niveles: lo local, lo institucional y lo global. Según Mezzadra y Neilson (2017), lejos de ser marginales y excepcionales en la geografía de la globalización, los puertos ofrecen una perspectiva privilegiada para observar las “tensiones, fricciones y conflictos que la acompañan” (p. 246).

La elección de ambos puertos, ubicados en países distintos pero en ciudades con historias afines, se basó en la necesidad de observar espacios complementarios de lo global. En primer lugar, ambos son nodos internacionales del Atlántico Sur y de la Hidrovía Paraguay-Paraná, y sirven de tránsito frecuente para tripulaciones extranjeras. Además, son ciudades fundadas como puertos, geográficamente cercanas y conectadas por el Río de la Plata. La autora reside en Buenos Aires, pero es de Uruguay, lo que ofrece una ventaja para interpretar los contextos de cada ciudad, facilita la comprensión de las relaciones entre Estado, sindicatos, Iglesia y trabajadores, y brinda herramientas para el análisis comparado.

El trabajo de campo incluyó 28 entrevistas semiestructuradas, efectuadas entre 2017 y 2022 a marinos en ambas ciudades, sobre sus experiencias con el AM, los medios y expectativas en torno a la asistencia recibida y los resultados obtenidos. Todos eran varones de diversos orígenes nacionales: catorce argentinos, ocho uruguayos y seis filipinos. Pertenecían a varios segmentos de la industria (buques

graneleros, petroleros, cruceros y pesca) y ocupaban distintas posiciones jerárquicas a bordo (capitanes, jefes de máquinas y tripulantes). Sus trayectorias laborales diferían en cuanto a antigüedad, tipo de contrato y modalidad de embarque.

La selección de los marinos respondió a su disposición y disponibilidad luego de explicarles los objetivos de la investigación. Se privilegiaron las entrevistas con marinos que estuvieran de manera transitoria en los centros Stella Maris, aunque durante una visita a bordo de un buque en Buenos Aires (experiencia que se contará más adelante) se estableció contacto con otros participantes. Durante la investigación fue posible entrevistar a varios de ellos en más de una oportunidad, aunque la pandemia de covid-19 reorientó la estrategia metodológica a entrevistas virtuales.

También se entrevistó en profundidad a cuatro sacerdotes responsables del Centro Stella Maris de Montevideo y del Hogar del Marino de Buenos Aires, espacios de asistencia y acogida del AM. Los sacerdotes también visitan los puertos y los buques para conversar con sus tripulantes, brindar servicios religiosos y canalizar ante la ITF cualquier denuncia de situaciones de maltrato o incumplimiento de las normas de seguridad a bordo. Las entrevistas se orientaron a reconstruir las prácticas de asistencia y protección de los trabajadores, los tipos de demandas recibidas y las articulaciones con otros actores, como los sindicatos. Se garantiza el anonimato de los marinos y de los sacerdotes entrevistados, con excepción del padre Giovanni Corso.

El trabajo incluyó observación etnográfica en los centros Stella Maris, autorizada por los sacerdotes responsables, así como revisión material y análisis de contenido de fuentes documentales, como manuales de actuación, instructivos institucionales, comunicaciones internas, archivos fotográficos y registros facilitados de asistencia de marinos a los centros Stella Maris. Más que una inmersión intensiva, el trabajo de campo acumuló información de manera progresiva y en espiral (Horst *et al.*, 2010), mediante visitas periódicas durante cinco años de investigación. Esto permitió registrar cambios y continuidades en normas, actores y contextos.

Los puertos son zonas altamente reguladas y controladas, donde las normas de seguridad y la protección de la cadena logística global limitan el ingreso de personas externas. Este tipo de restricciones forma parte del contexto empírico que estructura tanto la acción del AM como las condiciones de la investigación, y sobre él volveremos más adelante.

3. Apostolado del Mar: genealogía y anclajes rioplatenses

El AM es un servicio de la Iglesia católica para la atención espiritual, social y material de la gente de mar, incluidos marinos mercantes, pescadores, tripulantes de

cruceros, trabajadores portuarios y sus familias (CPPMI,⁵ 2007). Surgió a finales del siglo XIX en los puertos del Reino Unido, en un contexto de expansión del capitalismo industrial, el imperialismo y la intensificación de la movilidad marítima intercontinental. Como otras acciones, programas u organizaciones promovidas desde la tradición religiosa, el AM respondió a condiciones de trabajo caracterizadas por el aislamiento, la precariedad y la fragmentación de los vínculos sociales (Linebaugh y Rediker, 2005).

Siguiendo el modelo de los *Sailors' Homes* de iglesias anglicanas y metodistas, los primeros servicios del AM comprendían alojamiento, espacios de recreación y asesoramiento legal. En 1920, el Vaticano otorgó reconocimiento formal a la obra y promovió su expansión hacia varios puertos del mundo, lo que consolidó a la organización a nivel transnacional (Kverndal, 2008).

El AM se rige por el *Manual para capellanes y agentes pastorales del Apostolado del Mar* (CPPMI, 2007), que toma en consideración los convenios y regulaciones de la OIT⁶ y la OMI⁷, así como las agencias de las Naciones Unidas comprometidas con el desarrollo de los derechos de los marinos, sus condiciones laborales y su seguridad. También se vincula con la ITF⁸ y su Consorcio de Marinos, con la ISWAN⁹, con el Comité Internacional sobre el Bienestar de los Marinos y con el memorando de entendimiento (*Memorandum of Understanding*) entre administraciones marítimas. Este memorando permite efectuar inspecciones, verificar el cumplimiento de las normas de seguridad y medio ambiente “y que los miembros de la tripulación cuenten con adecuadas condiciones de vida y de trabajo” (CPPMI, 2007, p. 57).

La acción del AM se inscribe en la doctrina social de la Iglesia, inaugurada con León XIII (1891), que defendió los derechos de los trabajadores frente a los abusos patronales, promovió la colaboración entre capital y trabajo, y condenó la lucha de clases. Este corpus fue desarrollado posteriormente¹⁰ y sostiene que la promoción humana es inseparable del trabajo decente y la protección de los más vulnerables (Piotr, 1997). De este modo, el AM aporta un lenguaje y una doctrina propios en el ámbito del derecho internacional y la acción humanitaria.

En el territorio rioplatense, que comprende el centro-sur de Uruguay y la región pampeana argentina, el AM es gestionado por la congregación de los Misioneros de San Carlos —scalabrinianos—, fundada en 1887 para acompañar a migrantes europeos. Presentes desde comienzos del siglo XX en Argentina y Uruguay, los

5 Pontificio Consejo para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes.

6 Organización Internacional del Trabajo (OIT).

7 Organización Marítima Internacional (OMI).

8 Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF).

9 International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN; Red Internacional de Bienestar y Asistencia a los Marinos).

10 Véanse las encíclicas *Quadragesimo anno* (1931), *Mater et magistra* (1961), *Laborem exercens* (1981), *Caritas in veritate* (2009) y *Fratelli tutti* (2020).

scalabrinianos desarrollaron una red de instituciones orientadas al acompañamiento de personas en movilidad humana (Campese, 2017).

3.1. Un lugar para el descanso en Buenos Aires

El Hogar del Marino de Buenos Aires fue inaugurado por la Iglesia anglicana en 1902 como un *Sailors' Home* destinado a albergar a los trabajadores de la flota británica que arribaban al puerto. El edificio cuenta con seis dormitorios para cuatro personas cada uno, salones para eventos sociales, una biblioteca y una capilla. En sus inicios, el Hogar fue sede de eventos deportivos, culturales y diplomáticos entre Argentina y el Reino Unido (Palla, 2020).

Sin embargo, el proceso de nacionalización de las compañías inglesas en Argentina durante la década de 1940, bajo el gobierno del presidente Juan Domingo Perón, determinó el traspaso de la administración del Hogar a la Iglesia católica, en particular a los Misioneros de San Carlos. Este cambio se inscribió en un escenario más amplio de afinidad entre el Estado argentino y la Iglesia, marcado por un nacionalismo católico que acompañó la consolidación del Estado de bienestar de la época (Caimari, 2002; Donatello, 2010).

Bajo la administración católica, el Hogar continuó brindando alojamiento y recreación en un ambiente tutelado, aunque orientado a trabajadores argentinos provenientes de otras regiones del país, que se alojaban mediante convenios con sindicatos del sector¹¹. Este giro estuvo asociado a la expansión de la flota mercante nacional y al fortalecimiento de los dispositivos de protección social de los trabajadores (Caimari, 2002). Durante las primeras décadas, se organizaron actividades comunitarias como bailes y torneos deportivos, dado el carácter local de las tripulaciones.

A finales de la década de 1970, el Hogar dejó de organizar actividades sociales abiertas a la comunidad. Uno de los sacerdotes entrevistados sostuvo que esto se debió a procesos más amplios de secularización de la sociedad argentina, y lo expresó de la siguiente manera:

En el pasado [el Hogar] tenía una atención muy intensa de la parte religiosa [...] espiritual a los marinos. Con el paso del tiempo este servicio fue disminuyendo, por la diversidad también de religiones, o también de personas que no confesan ninguna religión [...] pasa que entramos en una modernidad, hay una exclusión de la parte espiritual y religiosa. Se busca más bien cosas psicológicas, atención social, contención. (entrevista a sacerdote, Buenos Aires, septiembre de 2017)

11 En Argentina, los principales sindicatos del sector marítimo incluyen, entre otros, el Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU), el Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, el Centro de Patrones y Oficiales Fluviales, de Pesca y Cabotaje Marítimo, y el Sindicato de Conductores Navales de la República Argentina. Estas organizaciones forman parte del entramado sindical nacional (vinculado a la Confederación General del Trabajo (CGT)) y mantienen articulaciones internacionales con la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF).

En la cita anterior, el entrevistado asocia la exclusión de lo religioso con la modernidad y con dispositivos psicoterapéuticos, como la atención psicológica, la asistencia social y la contención. Semán (2021) conceptualizó este proceso como una psicologización de lo religioso, en la que ambas dimensiones no se excluyen, sino que se articulan de manera tensa.

Alojarse en el Hogar del Marino es, según el sacerdote responsable, una “garantía para la familia”, asociada a horarios regulados y a un entorno definido como seguro y ordenado, tal como sugiere en la entrevista:

Algunas veces, inclusive, son las esposas, a veces que llaman [...] entonces es que tiene seguridad que está en un lugar un poco más resguardado, más tranquilo [...] por eso se llama Hogar. No es algo que podés llegar acá de madrugada. A las 12 de la noche se bloquean las tarjetas de ingreso y egreso hasta las 5 de la mañana. (entrevista a sacerdote, Buenos Aires, septiembre de 2017)

Este testimonio da cuenta de una lógica tutelar coherente con los objetivos fundacionales del AM. La reiterada referencia a las llamadas telefónicas que mantienen las esposas con los trabajadores, tanto en Buenos Aires como en Montevideo, expone la relevancia de los lazos familiares en contextos de movilidad transnacional, pero también la intervención del AM en la dimensión socioafectiva del trabajo. En ambas sedes, el AM facilita el contacto de los marinos con sus familias, y los sacerdotes intervienen como garantes de su buena conducta lejos del hogar.

Según los datos facilitados por el Hogar del Marino de Buenos Aires, entre 2015 y 2017 se hospedaron allí, en promedio, 230 trabajadores por año. Las estadías duraban de algunos días a un par de meses, especialmente cuando los huéspedes debían cursar capacitaciones o especializaciones. El número de reservas hechas de manera particular fue similar al de las gestionadas por los sindicatos, que también se encargaban del pago del hospedaje, considerado muy accesible por los entrevistados. Los marinos destacaron el precio, la higiene, la tranquilidad y el buen ambiente como razones para elegir el Hogar.

Aunque las trabajadoras marítimas están presentes en la industria (Lepratti, 2025), en este Hogar no se hospedan mujeres, de acuerdo con la configuración histórica e institucional del espacio. Si bien el AM declara prestar un servicio universal, sin distinción de género ni nacionalidad (CPPMI, 2007), el Hogar de Buenos Aires está dirigido a hombres de ciertos orígenes nacionales (mayoritariamente argentinos), lo que significa, desde el marco de derechos y gobernanza, que no hay igualdad de acceso al servicio y que el acceso a la protección y al bienestar es diferencial y segmentado.

3.2. Una organización transnacional en Montevideo

A diferencia del Hogar de Buenos Aires, el AM de Montevideo sí recibe a trabajadoras del mar. Sin embargo, no brinda alojamiento nocturno a ningún

trabajador, sino que funciona como un espacio de acogida y descanso diurno. Luego de arribar al Hogar, los trabajadores suelen comunicarse con sus familiares y consultar sobre servicios disponibles en la capital, como lugares para cambiar moneda, comer o comprar regalos. No obstante, el AM en Montevideo presenta diferencias significativas respecto de su homólogo en Buenos Aires.

El AM inició actividades en Uruguay en la década de 1940, en el marco del aumento de las tripulaciones extranjeras en tránsito y del crecimiento marítimo nacional. Ante la ausencia de un archivo institucional del AM en Montevideo, sus particularidades pueden reconstruirse a partir de sus relaciones con el Estado y el movimiento sindical. A diferencia de Argentina, donde “la Iglesia católica posee privilegios legales frente al resto de las instituciones religiosas” (Carbonelli y Jones, 2015, p. 134) y cuya reforma constitucional de 1994 mantuvo la disposición según la cual el Estado sostiene el culto católico apostólico romano, el Estado uruguayo se instituyó como laico a partir de la Constitución de 1918.

Desde entonces, el Estado uruguayo promovió un modelo de ciudadanía en el que las prácticas religiosas fueron progresivamente relegadas al ámbito privado (Guigou, 2006). Según Hervieu-Léger (2004), la laicización de una sociedad no implica la desaparición de lo religioso, sino su reconfiguración en la esfera pública. En este sentido, la Iglesia católica continúa siendo un actor relevante en la sociedad uruguaya, pese a que su relación con el Estado y el movimiento obrero ha atravesado distintos momentos. A partir de la década de 1960, sectores cristianos (sacerdotes y laicos) comenzaron a participar activamente en movimientos obreros, estudiantiles y políticos como parte de su compromiso social. En esta línea, el Partido Demócrata Cristiano uruguayo, creado en 1962, fue uno de los partidos fundadores de la coalición de izquierdas Frente Amplio en 1971.

Pese a esta presencia en la esfera política y pública, el laicismo radical (Geymonat, 2005), impulsado y sostenido también desde el sindicalismo local¹², excluyó a las instituciones religiosas y a la Iglesia católica del proceso de construcción del Estado de bienestar uruguayo. Este contexto explica, en parte, por qué el AM de Montevideo, a diferencia del Hogar de Buenos Aires, no brinda servicios a trabajadores locales en convenio con los sindicatos. Dado el carácter transnacional de la industria marítima, es una institución frecuentada por marinos extranjeros, especialmente por filipinos¹³.

Según un informe presentado en 2019 por uno de los responsables del centro durante un encuentro de la Scalabrini International Migration Network, el Stella Maris de Montevideo recibió ese año a 849 trabajadores del mar, en su mayoría

12 En 1966, la carta fundacional de la Convención Nacional de Trabajadores (CNT), constituida como central única, proclamó su independencia respecto del Estado, las patronales, los partidos políticos y las sectas religiosas.

13 Desde mayo de 2023, el AM de Montevideo quedó bajo la responsabilidad de un sacerdote de origen indonesio y ha recibido mayoritariamente a trabajadores de la pesca provenientes de Indonesia.

filipinos que tripulaban buques civiles de bandera panameña. Esta situación refleja varios fenómenos vinculados con la economía marítima global, entre ellos:

- Filipinas es el mayor proveedor de marinos del mundo (BIMCO/ICS¹⁴, 2021; OIM, 2013), por lo que la contratación de personal del Sudeste Asiático —junto con trabajadores indonesios— forma parte de arreglos transnacionales orientados a la reducción de costos laborales y a la disponibilidad de mano de obra calificada. Según Brillantes (2006), la educación y la orientación estatal de las personas migrantes filipinas antes de partir facilitan su inserción en el mercado laboral.
- Los buques civiles pueden navegar bajo el régimen de bandera de conveniencia; es decir, mediante el pago de una matrícula, se registran en un determinado país —como Panamá— para aprovechar ventajas laborales, legales y fiscales (Acha, 2008). Panamá es uno de los principales registros de la flota mercante mundial y concentra cerca del 15 % de los buques registrados bajo su pabellón (UNCTAD¹⁵, 2025).

La enseñanza del catolicismo¹⁶ sobre las obligaciones de cada individuo con su familia y la nación forma parte, a menudo, de la capacitación estatal previa a la migración, en tanto promueve una imagen favorable del país (Fresnoza-Flot, 2012). Aunque no existe un programa o acuerdo de colaboración entre la Iglesia católica uruguaya y la filipina, el AM en Montevideo se encuentra inserto en las lógicas transnacionales de la industria marítima y participa de esos acuerdos morales previos.

4. Tutela y derechos laborales en el capitalismo global

El neoliberalismo es portador de un discurso moral y cultural (Brown, 2017; Harvey, 2018) que resignifica las relaciones sociales con base en la lógica contractual del mercado. Al retomar el clásico trabajo de Weber (2008) sobre la ética protestante y el espíritu del capitalismo, Muehlebach (2013) analizó que el catolicismo contemporáneo se articula con el estilo moral del neoliberalismo, en tanto exhorta a los trabajadores a salir adelante conforme a una ética económica justificada en el amor, por lo que un orden social justo debería permitir al padre cumplir con el deber amoroso de proveer a su familia.

Pese a su crítica al neoliberalismo y al individualismo (Mallimaci, 2009), el catolicismo (en general) y el AM (en particular) promueven la imagen de un trabajador honrado y disciplinado, atento a su formación profesional, responsable de su propio bienestar y del de su familia, en correspondencia con la valoración positiva de la libertad individual, el ascenso social y la dignidad a través del trabajo. Sin embargo, aunque la Doctrina Social de la Iglesia (Pontificio Consejo “Justicia y Paz”, 2004) reconoce y valora la Declaración Universal de los Derechos Humanos,

14 Baltic and International Maritime Council (BIMCO) e International Chamber of Shipping (ICS).

15 Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

16 Filipinas es el tercer país con mayor población católica del mundo, después de Brasil y México, con aproximadamente cien millones de fieles (Gray y Levitt, 2020).

el concepto de dignidad desde lo católico no está fundamentado en el individualismo liberal de derechos (en referencia al hombre como concepto, sustancia y fin, con atención a su libertad y a la propiedad (Martínez, 2017)), sino en el bien común y la responsabilidad moral.

En este sentido, la Doctrina Social de la Iglesia no está dirigida al individuo autónomo, sino “al hombre insertado en la compleja trama de relaciones de la sociedad moderna” (Pontificio Consejo “Justicia y Paz”, 2004). Ser un humano digno implica serlo también como trabajador, padre, esposo o hijo. En este marco, el sentido de humanidad que brinda el AM se orienta a recomponer los vínculos sociales y familiares que el trabajo marítimo fragmenta en el contexto de la globalización y las transformaciones contemporáneas del trabajo en el sector¹⁷.

En una conversación con el padre Giovanni Corso, fundador de un centro Stella Maris en Río Grande do Sul y estudioso de la historia y las prácticas del AM (Corso, 2017; Corso *et al.*, 2016), el sacerdote describía su tarea en los siguientes términos: “lo que hacemos es un trabajo de valoración de la persona y valoración de nuestra humanidad [...] mirando el bienestar de la persona” (entrevista, Buenos Aires, agosto de 2017).

Al igual que Corso, los otros sacerdotes entrevistados sostuvieron que facilitar espacios y elementos a los trabajadores para realizar actividades no productivas durante los días de descanso influía en el reconocimiento que el marino tiene de su dignidad, favorecía la percepción de sí mismo y reafirmaba que, como sujeto de derechos, tiene derecho al descanso, al disfrute y a la recreación. La provisión de un espacio digno para descansar y comunicarse con su familia puede interpretarse como una forma de intervención y contención orientada al cuidado y la hospitalidad.

Sin embargo, este acto puede interpretarse desde los aportes de Mauss (1979) como una relación jerárquica que genera obligaciones y produce prestigio para quien otorga el don. Como señalaron Fraser y Gordon (1992), la relación desigual entre quienes otorgan ayuda y quienes la reciben está reforzada por el carácter voluntario y contingente de la caridad que, además, puede distinguir entre trabajadores merecedores y no merecedores a partir de criterios morales (Castel, 2002).

Desde otra perspectiva, Lazzarato (2010) retomó el concepto de poder pastoral propuesto por Foucault (2006) para analizar cómo este poder se orienta a la conducción moral de las personas, más que a garantizar formalmente el acceso a sus derechos. Frente a esto, ¿es posible pensar que la participación del AM en la gobernanza del trabajo marítimo está vinculada al neopaternalismo? La

17 De hecho, la actualización del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, realizada en mayo de 2022, establece el derecho de los marinos a contar con medios de comunicación social, entre ellos, internet a bordo. Sin embargo, tanto las empresas como los Estados del pabellón se han negado a asumir el costo de este servicio, por lo que los centros Stella Maris lo aseguran alrededor del mundo (Industrias Pesqueras, 2022).

respuesta no es unívoca. La intervención del AM no se limita a la protección y el cuidado. Como se muestra a continuación, también incluye la observación de las condiciones laborales de los trabajadores y su intervención con actores sindicales y estatales en defensa de sus derechos.

5. El AM en los puertos

Entre las tareas del AM se encuentran visitar puertos y buques, conversar con sus tripulantes y observar el cumplimiento de las normas internacionales en torno a los derechos y la seguridad de los trabajadores (CPPMI, 2007). Sin embargo, las particularidades de cada puerto y las estrategias desplegadas por los responsables del AM en Buenos Aires y Montevideo difieren entre sí.

Buenos Aires y Montevideo fueron fundadas como enclaves estratégicos en el estuario del Río de la Plata durante el período colonial (en 1536 y 1724, respectivamente) y, tras la consolidación de Argentina y Uruguay como Estados-nación a mediados del siglo XIX, continuaron centralizando (y por momentos intensificando) el flujo internacional de mercancías y personas del Atlántico Sur. Los servicios portuarios estuvieron bajo control y administración del Estado en ambas ciudades; sin embargo, las reformas de la década de 1990 modificaron el escenario hacia la concesión privada y la adopción del esquema de puerto *landlord* (Domínguez y Fedele, 2015).

En Argentina, la Ley 23.696 de 1989 inició el proceso de privatización y participación del capital privado en el Estado (Congreso Nacional, 1989), que se profundizó en 1992 con el Decreto 817/92, que dividió el puerto de Buenos Aires en seis terminales operadas por consorcios privados (Domínguez y Fedele, 2015). Por su parte, en Uruguay, la creación del Régimen de Puerto Libre mediante la Ley 16.246 (Asamblea General, 1992) transformó al puerto de Montevideo en una plataforma para la libre circulación de mercancías (Instituto Cuesta Duarte, 2008).

El puerto de Buenos Aires funciona como terminal para cruceros, contenedores y buques tanque que, por su gran tamaño, en ocasiones permanecen fondeados mar adentro. La pesca industrial opera mayoritariamente en los puertos del sur de Argentina (Mar del Plata, Puerto Madryn, Rawson, Ushuaia), mientras que la exportación de granos se realiza desde los puertos de Rosario, integrados a la Hidrovía Paraná-Paraguay. Montevideo, por su parte, sigue siendo el principal puerto comercial de Uruguay, aunque el movimiento cerealero se concentra en el puerto de Nueva Palmira, considerado la terminal cero de dicha hidrovía (Ravina, 1992).

Estas transformaciones plantearon desafíos tanto para el AM como para esta investigación. En primer lugar, como los servicios portuarios se fragmentaron entre varios actores privados, fue necesario gestionar varios permisos en simultáneo para acceder a los muelles. A ello se sumó el reforzamiento de las medidas obligatorias de seguridad impulsado por la OMI (2001) tras los atentados del 11

de septiembre, en especial del *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*, y la reducción del tiempo de permanencia de los buques en los puertos.

Para los sacerdotes del AM, ingresar a los puertos de Buenos Aires y Montevideo conlleva presentarse no solo ante las autoridades portuarias (aduana y prefectura), sino también ante las empresas concesionarias de los muelles y las agencias marítimas que gestionan los servicios brindados a los buques que, de acuerdo con su pabellón, son considerados una jurisdicción nacional diferente. La globalización supone la proliferación de fronteras espaciotemporales (y de los puertos como zonas de frontera) en las que los espacios se superponen y tensionan los regímenes de control (Mezzadra y Neilson, 2017).

Mientras en Buenos Aires la fragmentación de la gestión portuaria y la multiplicación de operadores privados de los muelles bloquearon casi por completo las visitas del AM a bordo, en Montevideo el AM logró sostener una presencia regular en el puerto, aunque no exenta de límites. En Buenos Aires, los responsables del AM no realizan recorridos regulares al puerto ni visitas a bordo desde finales de la década de 1980, pese a los intentos de reanudarlas.

Tras la aprobación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (OIT, 2006), que establece obligaciones claras de protección, asistencia y bienestar para los marinos, el entonces director del Hogar de Buenos Aires intentó reactivar la presencia del AM en el puerto. Los esfuerzos quedaron plasmados en dos documentos internos: un informe presentado durante un encuentro regional de obispos y agentes de la pastoral, titulado *Propuesta para una atención pastoral coordinada a la gente del mar en Argentina* (Cervantes, 2006), y un boletín institucional, *Noticias del Apostolado del Mar en Buenos Aires* (Cervantes, 2007).

Si bien el sacerdote obtuvo autorización de la Prefectura Naval Argentina para ingresar a una de las terminales, el acceso a las restantes quedó supeditado a las empresas privadas y concesionarias. Tras el traslado del sacerdote a México en 2010, los intentos por visitar el puerto volvieron a interrumpirse. Su sucesor también procuró restablecer los contactos: solicitó apoyo al Arzobispado de Buenos Aires y a las autoridades del Vaticano, sin resultados concretos. Estas experiencias prueban que la asistencia humanitaria en los puertos está condicionada y se desarrolla en solitario, en tanto cada responsable del AM debe diseñar sus propias estrategias para llevar adelante su misión.

6. Accesos, mediaciones y límites de la pastoral marítima

Durante el trabajo de campo, otro sacerdote intentó retomar las visitas al puerto de Buenos Aires. Se trató de Giovanni Corso, quien llegó a Buenos Aires en 2016 procedente de Río Grande do Sul, Brasil. Durante su estadía en la capital, al conocer que el Hogar no realizaba visitas al puerto, ensayó distintas estrategias para reactivar esta tarea. Desde que la autora de este artículo tomó contacto con él en

mayo de 2017, se exploró de manera conjunta la vía institucional para ingresar a algún muelle: llamadas telefónicas y correos electrónicos a la Prefectura y a distintas empresas, sin resultados positivos. Esta situación cambió en noviembre de 2018, cuando el capitán de un barco con bandera panameña, encallado en la Dársena Sur del Puerto de Buenos Aires, solicitó la celebración de una misa a bordo.

Días después de celebrarla y sorprendido por la facilidad del acceso en esa ocasión, Corso le propuso a la autora acompañarlo en una próxima visita. Llegado el día y sin una invitación previa, el funcionario policial de la garita de entrada consultó por teléfono si alguien de la Prefectura podía autorizar nuestro ingreso. Minutos más tarde llegó un suboficial que reconoció al sacerdote, exclamó “¡cómo le vamos a negar la visita a un padrecito!” y nos acompañó hasta uno de los buques. Se trataba de un buque tanque¹⁸ operado por una empresa argentina que portaba el pabellón de Singapur.

Los once tripulantes del buque eran de nacionalidad argentina y provenían de diversas provincias: Buenos Aires, Corrientes, Entre Ríos y Santa Fe. Tras la presentación, se mantuvo una conversación con el capitán, el jefe de máquinas y un tripulante en el puente de mando. La conversación giró en torno a la monotonía del trabajo a bordo, la importancia de socializar con personas ajenas a la tripulación, los accidentes laborales y las dificultades de conciliar el trabajo con la vida familiar. La visita duró treinta minutos e incluyó la toma de fotografías para registrar el encuentro¹⁹.

En Montevideo, por el contrario, los dos sacerdotes entrevistados acceden regularmente al puerto. Según un reporte presentado en 2019, el entonces responsable del centro visitó ese año 439 naves, tomó contacto con 3791 trabajadores y ofreció alrededor de veinte servicios religiosos a bordo (Frاندry, 2019). Tanto él como su predecesor tramitaban quincenalmente un permiso ante la Administración Nacional de Puertos para recorrer los muelles.

Antes de cada visita, consultaban las plataformas de tráfico marítimo para identificar los buques que arribaban a Montevideo y se comunicaban con las agencias para solicitar la autorización de abordaje. Ambos entrevistados comentaron no tener inconvenientes para visitar los buques mercantes. Sin embargo, en el caso de los pesqueros, la situación era distinta. Anualmente, alrededor de 200 embarcaciones pesqueras extranjeras (de Corea del Sur, España, China y Taiwán, principalmente) utilizaban el puerto de Montevideo como base y centro de distribución de mercancías con destino al exterior²⁰.

18 Abastecen de combustible a los buques fondeados en la costa.

19 Días después, Corso me comentó que no retomaría las visitas al muelle. Las actividades parroquiales y su edad le dejaban poco tiempo y energía para su interés por los trabajadores del mar. En 2022, con 85 años, fue trasladado a una residencia para sacerdotes ancianos en el estado de Río Grande do Sul, donde falleció en 2025.

20 Estimación propia a partir de los registros de arribos de buques pesqueros disponibles en la página web de la Administración Nacional de Puertos (2023).

Diversas organizaciones ambientales y estudios han señalado que el puerto recibe buques vinculados a prácticas de pesca ilegal y situaciones de vulneración de derechos laborales (Greenpeace, 2019). No obstante, estas denuncias no han derivado en controles más estrictos, dado el peso que la actividad pesquera internacional representa para el puerto (Lepratti, 2018).

Uno de los sacerdotes responsables del AM entre 2016 y 2018 relató que, en una de sus caminatas por el puerto, fue abordado por un grupo de trabajadores indonesios para contarle que uno de sus compañeros estaba herido y sin atención médica en el buque, y que llevaban meses sin percibir sus salarios. Al presentarse ante el capitán de la embarcación, al sacerdote no se le permitió subir a bordo para verificar la situación (entrevista, Buenos Aires, julio de 2017). Sin embargo, pidió a los trabajadores que le dieran copias de sus contratos para enviarlas al inspector de la ITF, que en aquel entonces tenía sede en Buenos Aires. Es decir, el sacerdote fue mediador entre los trabajadores y esta federación sindical internacional.

En este sentido, pese al mencionado laicismo radical (Geymonat, 2005), los sacerdotes del AM de Montevideo ejercen una presencia reconocida por los funcionarios portuarios, que autorizan su ingreso al puerto; las agencias marítimas, que les permiten visitar los buques; y los representantes sindicales, que reciben sus denuncias. Es la investidura clerical la que habilita estas mediaciones.

Las prácticas del AM en Buenos Aires y Montevideo muestran cómo la protección de los trabajadores marítimos se configura en arreglos institucionales dispares, atravesados por historias nacionales, marcos regulatorios, modelos sociales e ideológicos promovidos por cada Estado y trayectorias personales de los actores involucrados. Lejos de actuar de manera homogénea, el AM participa de la gobernanza del trabajo marítimo a través de intervenciones situadas, contingentes y moralmente orientadas.

7. Conclusiones

Este artículo aporta una reflexión crítica a los debates sobre gobernanza en los mercados de trabajo transnacional, desde la participación del AM en la tutela moral y la protección de los derechos de los trabajadores del mar, a partir de un estudio etnográfico en los puertos de Buenos Aires y Montevideo entre 2017 y 2022. Si bien ambos puertos no constituyen lugares de destino, sino escalas de itinerarios laborales, son espacios de estudio con instituciones y agentes en tierra firme. Asimismo, cuestiona los supuestos laicistas que dominan gran parte de los estudios sobre asistencia humanitaria.

Los resultados muestran que el AM interviene de maneras distintas según contextos históricos e institucionales dispares, en los que la acción de la Iglesia católica se articula con Estados, sindicatos y organismos internacionales. Mientras en Buenos Aires el AM forma parte del sistema de bienestar de los trabajadores argentinos,

en vínculo con instituciones estatales y sindicatos locales, en Montevideo brinda asistencia a trabajadores extranjeros (principalmente filipinos e indonesios) y participa de los arreglos transnacionales de protección en un contexto marcado por el laicismo estatal y sindical.

La etnografía mostró, además, que los sacerdotes del AM actúan como mediadores entre autoridades, tripulaciones, sindicatos y otros actores de la gobernanza laboral, y habilitan espacios de escucha, descanso y derivación de denuncias que resultan centrales para la protección de derechos en contextos de movilidad. En este sentido, el artículo contribuye a la idea de que la protección del trabajo transnacional no solo es fijada por el Estado o los marcos normativos globales en términos jurídicos, sino también desde prácticas de mediación y cuidado situadas por actores no estatales.

Finalmente, sería oportuno conocer las prácticas sindicales relacionadas con la defensa de los derechos de los trabajadores del mar, así como los diálogos con las empresas y la estructura institucional del Estado de bienestar para llevar adelante procesos de reclamo y ejercicio de derechos, pese a tratarse de conflictos laborales transnacionales. También es necesario abordar la acción de los inspectores de trabajo rioplatenses y los funcionarios consulares de Filipinas en el Cono Sur, en tanto garantes de derechos y responsabilidades de los connacionales que navegan las aguas del Atlántico Sur.

8. Referencias bibliográficas

- Administración Nacional de Puertos. (2023). *Puerto de Montevideo. Uruguay*. <https://anp.com.uy/es/inicio/puertos/comerciales/montevideo/estadisticas>
- Acha, H. (2008). La bandera de conveniencia. *Aequitas*, 2(2). <https://goo.su/3lXXpJd>
- Agudo, A. (2021). La provisión de bienes y servicios como acción política: Configuración de modos humanitarios y burocráticos de gobernanza en la frontera México-Estados Unidos. *Périplos. Revista de Pesquisa sobre Migrações*, 5(1), 53–81. <https://goo.su/4UntVy1>
- Alderton, T., Bloor, M., Kahveci, E., Lane, T., Sampson, H., Thomas, M., Winchester, N., Wu, B., y Zhao, M. (2004). *The global seafarer: Living and working conditions in a globalized industry*. International Labour Office; The Seafarers International Research Centre.
- Asamblea General. (1992). *Ley 16.246: Ley de Puertos*. Normativa y Avisos Legales de Uruguay. <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/16246-1992>
- BIMCO/ICS. (2021). *Seafarer workforce report: The global supply and demand for seafarers in 2021*. <https://goo.su/1LtiF>
- Brillantes, J. (2006). Políticas y mecanismos filipinos en torno a la migración y el empleo en el extranjero (M. Ballesteros, trad.). *Red Internacional de Migración de Desarrollo*, 53–63. <https://goo.su/Lavlw>

- Brown, W. (2017). *El pueblo sin atributos: La secreta revolución del neoliberalismo* (V. Altamirano, trad.). Malpaso.
- Caimari, L. (2002). El peronismo y la Iglesia católica. En J. C. Torre (Dir. de tomo), *Nueva historia argentina: Los años peronistas (1943–1955)* (t. 8, pp. 441–479). Sudamericana.
- Campese, G. (2017). *Hacia una teología desde la realidad de las migraciones: Métodos y desafíos*. ITESEO. <https://doi.org/10.2307/j.ctvjk2v26>
- Carbonelli, M., y Jones, C. (2015). Igualdad religiosa y reconocimiento estatal: instituciones y líderes evangélicos en los debates sobre la regulación de las actividades religiosas en Argentina, 2002–2010. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 60(225), 133–160. [https://doi.org/10.1016/S0185-1918\(15\)30022-2](https://doi.org/10.1016/S0185-1918(15)30022-2)
- Caruso, L. (2017). Legislando en aguas profundas: la OIT, nuevas reglas para el trabajo marítimo y su desarrollo en la Argentina de la primera posguerra. En L. Caruso y A. Stagnaro (comps.), *Una historia regional de la OIT*. Universidad de La Plata.
- Castel, R. (2002). *La metamorfosis de la cuestión social: Una crónica del salariado*. Paidós.
- Cervantes, J. (2006). *Propuesta para una atención pastoral coordinada a la gente del mar en Argentina*. II Encuentro Regional de obispos promotores, directores nacionales, capellanes y agentes de la Pastoral del Mar-Marinos y Pescadores, Bogotá.
- Cervantes, J. (2007). *Noticias del Apostolado del Mar en Buenos Aires* [Documento institucional inédito]. Apostolado del Mar.
- Colombo, G., y Nieto, A. (2008). Aproximación a las formas de la lucha obrera en la industria de la pesca, Mar del Plata 1997–2007. *Labour Again Publications*, 1–15.
- Congreso Nacional. (1989). *Ley 23.696: Reforma del Estado*. <https://goo.su/e6Z1P>
- CPPMI. (2007). *Manual para capellanes y agentes pastorales del Apostolado del Mar*. Vaticano. <https://goo.su/W2Ke2>
- Corso, G. (2017). *Apostolado do mar na história* [Material inédito].
- Corso, G., Zamberlam, J., Fonseca, S., y Colavara, R. (2016). *Pescadores e pescadoras artesanais: Desafios para um serviço da Igreja no Brasil*. Solidus.
- Davies, T. (2014). *NGOs: A new history of transnational civil society*. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780199387533.001.0001>
- Domínguez, L., y Fedele, J. (2015). Presentación del dossier “Puerto y ciudad”. *Revista Transporte y Territorio*, 12, 1–15. <https://goo.su/c9QqaZ6>
- Donatello, L. (2010). *Catolicismo y montoneros: Religión, política y desencanto*. Ediciones Manantial.
- Etchebehere, C., Galli, O., Geymonat, J., Mendy, M., Morales, S., y Norbis, W. (2018). *Análisis del complejo pesquero uruguayo: Una experiencia de investigación y extensión con los trabajadores del mar*. Comisión Sectorial de Extensión y Actividades en el Medio de la Universidad de la República.
- Fassin, D. (2016). *La razón humanitaria: Una historia moral del tiempo presente*. Prometeo.
- Foucault, M. (2006). *Seguridad, territorio y población: Curso en el Collège de France (1977–1978)*. Fondo de Cultura Económica.
- Frandry, T. (2019, 17 de enero). La difficile vita dei marittimi: Il report dell’AOS di Montevideo. *Missionari di San Carlo Scalabriani*. <https://goo.su/6CI8eh>

- Fraser, N., y Gordon, L. (1992). Contrato versus caridad: una reconsideración de la relación entre ciudadanía civil y ciudadanía social. *Isegoría*, (6), 65–82. <https://doi.org/10.3989/isegoria.1992.i6.324>
- Fresnoza-Flot, A. (2012). Security in labor migration in the Philippines: National honor, family solidarity, and migrant's protection. En B. Teh (ed.), *Human security: Securing East Asia's future* (pp. 95–112). Springer. https://doi.org/10.1007/978-94-007-1799-2_5
- Geymonat, R. (2005). Secularización y privatización de lo religioso en el Uruguay (1860–1920). *X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*. Universidad Nacional de Rosario y Universidad Nacional del Litoral. <https://cdsa.aacademica.org/000-006/309>
- Giddens, A. (2007). *Un mundo desbocado: Los efectos de la globalización en nuestras vidas*. Taurus.
- Glick, N., y Salazar, N. (2013). Regimes of mobility across the globe. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 39(2), 183–200. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2013.723253>
- Gray, B., y Levitt, P. (2020). Social welfare versus transnational social protection regimes: The changing roles of church and state. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 48(11), 2721–2739. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2020.1733946>
- Greenpeace. (2019, 31 de octubre). Greenpeace exposes destructive fishing vessels in the South Atlantic. *Greenpeace*. <https://n9.cl/u00n3x>
- Guigou, L. (2006). Cartografías religiosas: mitologías, representaciones y trayectos de la nación laica uruguaya. En N. Da Costa (org.), *Laicidad en América Latina y Europa: Repensando lo religioso entre lo público y lo privado en el siglo XXI* (pp. 179–198). Centro Latinoamericano de Economía Humana.
- Harvey, D. (2018). *Justicia, naturaleza y la geografía de la diferencia*. Traficantes de Sueños; Instituto de Altos Estudios Nacionales.
- Held, D., y McGrew, A. (2003). *Globalización/antiglobalización: Sobre la reconstrucción del orden mundial*. Paidós.
- Hervieu-Léger, D. (2004). *El peregrino y el convertido: La religión en movimiento*. Ediciones del Helénico.
- Horst, C., Carling, J., y Tordhol, R. (2010). *Immigration to Norway from Bangladesh, Brazil, Egypt, India, Morocco and Ukraine*. PRIO Paper. <https://www.prio.org/publications/7276>
- Industrias Pesqueras. (2022, 20 de mayo). El derecho a internet a bordo, nueva enmienda incluida en el Convenio sobre el trabajo marítimo. *Industrias Pesqueras*. <https://industriaspesqueras.com/noticia-70860-sec-Portada>
- Instituto Cuesta Duarte. (2008). *Informe sectorial: El sector portuario en Uruguay*. PIT-CNT. <https://n9.cl/m7iz3>
- ITF. (2018). *Seafarers' bulletin: Abandonment: A blight on the industry* (32/2018). ITF. <https://www.itfglobal.org/en/resources/seafarers-bulletin-2018>
- ITF. (2023). *ITF annual report 2023: Moving the world forward*. ITF. <https://www.itfglobal.org/en/resources/itf-annual-report-2023>
- Kverndal, R. (2008). *The way of the sea: The changing shape of mission in the seafaring world*. William Carey Library Publishers.
- Lazzarato, M. (2010, 23 de abril). Pastoral power beyond public and private. *Open*, (19), 18–32. <https://onlineopen.org/pastoral-power>

- Lepratti, P. (2018). *Fronteras líquidas: Trabajadores del mar peruanos en Montevideo. Contextos, sujetos y trayectorias de la inmigración en el Uruguay del siglo XXI* [Tesis de maestría, Universidad de la República].
- Lepratti, P. (2024). *¿Quién vela por los trabajadores del mar? Etnografía de una trama transnacional en el Atlántico Sur* [Tesis de doctorado, Universidad Nacional de General Sarmiento].
- Lepratti, P. (2025). Ciudadanía y gobernanza en el Atlántico Sur: etnografía de una trama transnacional para la protección del trabajo marítimo. *Revista Ensamblés*, (22), 67–86. <https://revistas.ungs.edu.ar/index.php/ensambles/article/view/1159/1524>
- León XIII. (1891). *Carta encíclica Rerum Novarum: Sobre la situación de los obreros*. https://www.vatican.va/content/leo-xiii/es/encyclicals/documents/hf_l-xiii_enc_15051891_rerum-novarum.html
- Levitt, P. (2018). Una mirada transnacional. *Autoctonía. Revista de Ciencias Sociales e Historia*, 2(1), 1–25. <https://doi.org/10.23854/autoc.v2i1.76>
- Lillie, N. (2008). The ILO Maritime Labour Convention, 2006: A new paradigm for global labour rights implementation. En K. Papadakis (ed.), *Cross-border social dialogue and agreements: An emerging global industrial relations framework* (pp. 191–217). International Institute for Labour Studies.
- Linebaugh, P., y Rediker, M. (2005). *La hidra de la revolución: Marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico*. Crítica.
- Mallimaci, F. (2009). Globalización y modernidad católica: papado, nación católica y sectores populares. En A. Alonso (comp.), *América Latina y el Caribe: territorios religiosos y desafíos para el diálogo* (pp. 109–139). CLACSO.
- Marcus, G. (2001). Etnografía en/del sistema mundo: el surgimiento de la etnografía multilocal. *Alteridades*, 11(22), 111–127. <https://n9.cl/jc0il>
- Martínez, V. (2017). La quimérica dicotomía entre derechos individuales y sociales. *Revista Latinoamericana de Derecho Social*, (24), 39–69. <https://doi.org/10.22201/ijj.24487899e.2017.24.10811>
- Mauss, M. (1979). *Sociología y antropología*. Editorial Tecnos.
- Mezzadra, S., y Neilson, B. (2017). *La frontera como método*. Traficantes de Sueños.
- Muehlebach, A. (2013). The catholicization of neoliberalism: On love and welfare in Lombardy, Italy. *American Anthropologist*, 115, 452–465. <https://doi.org/10.1111/aman.12028>
- OIM. (2013). *Country migration report: The Philippines 2013*. OIM; Scalabrini Migration Center. <https://n9.cl/sgq9gt>
- OIT. (2006). *Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada*. OIT.
- OMI. (2001). *The International Ship and Port Facility (ISPS) Code*. OMI.
- Palla, J. (2020). El deporte favorito de los marineros: la Misión de los marineros en los comienzos del boxeo en Buenos Aires. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, (16), 175–204. <https://estudiosmaritimossociales.org/remss/remss16/Palla.pdf>
- Pontificio Consejo “Justicia y Paz”. (2004). *Compendio de la doctrina social de la Iglesia*. Vaticano. <https://n9.cl/ji8o0>
- Piotr, M. (1997). El motu proprio “Stella Maris” de Juan Pablo II: la estructuración jurídica de una pastoral especializada. *Ius Canonicum*, (74), 629–672.

- Ravina, A. (1992). Algunos aspectos críticos del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto Cáceres-Nueva Palmira). *Revista Integración Latinoamericana*, (185), 37-54.
- Robinson, W. (2007). *Una teoría sobre el capitalismo global: Producción, clases y Estado en un mundo transnacional*. Ediciones desde abajo.
- Semán, P. (2021). *Vivir la fe: Entre el catolicismo y el pentecostalismo, la religiosidad de los sectores populares en la Argentina*. Siglo XXI Editores.
- Splash247. (2019, 4 de abril). Shipping must get its humanity back. *Splash247*. <https://n9.cl/bnanv>
- UNCTAD. (2025). *Review of maritime transport 2025*. <https://n9.cl/550z1>
- Villamar, Z. (2017). Gobernanza global y (su propio) desarrollo. *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, (127), 135-149. <https://www.revistas.unam.mx/index.php/rri/article/view/61149>
- Weber, M. (2008). *La ética protestante y el espíritu del capitalismo*. Editorial Prometeo.

