

ENTRE LUGARES Y DOCUMENTOS: PROBLEMATIZANDO EL DESPLAZAMIENTO Y LAS CONDICIONES TRANSNACIONALES DEL VIAJE Y DEL TRABAJO DE TRIPULANTES CORRALEÑOS*

GONZALO DÍAZ CROVETTO**
gdiazcrovetto@uct.cl
Universidad Católica de Temuco

RESUMEN Este trabajo busca revelar y problematizar condiciones y prácticas transnacionales a partir de una lectura de los documentos de trabajo y de identidad de tripulantes mercantes chilenos de la pequeña ciudad portuaria de Corral (Región de los Ríos, Chile). Los documentos problematizados son los mínimos necesarios que permiten y garantizan el embarque de los tripulantes. Durante el texto, distingo las particularidades de los documentos en sí, algunos antecedentes históricos sobre éstos y los procesos para su obtención. Al revelar la condición de trabajo y desplazamiento por medio de los documentos, podemos dar matices de las intersecciones entre escalas de interacción, espacios-lugares y políticas, que acaban afectando personas en lugares concretos y tiempos específicos. Además, los documentos nos permiten problematizar las condiciones transnacionales en relación con el trabajo y flujo de los tripulantes, como ciudadanos y como trabajadores. Situando así los márgenes del Estado y las jerarquías de subordinaciones entre planos transnacionales, nacionales y locales.

PALABRAS CLAVE:

Tripulantes, documentos, transnacionalidad, desplazamientos, flujos.

DOI: <http://dx.doi.org/10.7440/antipoda23.2015.02>

* Este texto corresponde a revisiones de mi investigación doctoral, tesis orientada por Gustavo Lins Ribeiro y defendida en el Departamento de Antropología de la Universidad de Brasilia, mayo de 2010.

** Doctor en Antropología, Universidad de Brasilia, Brasil. Entre sus últimas publicaciones están: "Antropologías de las antropologías: buscando ciertas condiciones para su emergencia y consolidación". *Antipoda – Revista de Antropología y Arqueología* 12: 191-210, 2011; "El interminable apogeo de la interculturalidad: algunas reflexiones desde la antropología y la filosofía". *Tabula Rasa* 22: 85-102, 2015.

BETWEEN PLACES AND DOCUMENTS: PROBLEMATIZING DISPLACEMENT AND TRANSNATIONAL CONDITIONS OF THE JOURNEY AND WORK OF CREWMEMBERS FROM CORRAL, CHILE

ABSTRACT This article seeks to reveal and problematize transnational conditions and practices based on a reading of the working papers and identity documents of Chilean Merchant Marine crewmen from the small port city of Corral (Region of Los Ríos, Chile). The documents discussed are the minimum papers needed to permit and guarantee the embarkation of crewmembers. Throughout the text, I distinguish the particularities of the documents themselves, some historical background information regarding them, and the processes for obtaining them. In revealing the condition of work and displacement through an analysis of these documents, we can show nuances of the intersections of scales of interaction, spaces-places and policies, that end up affecting persons in concrete places and specific times. Furthermore, the documents allow us to problematize the transnational conditions in relation to the work and flow of the crewmembers, as citizens and as workers, thus situating the margins of the state and the hierarchies of subordinations among transnational, national and local planes.

24

KEY WORDS:

Crewmembers, documents, transnationality, displacements and flows.

ENTRE LUGARES E DOCUMENTOS: PROBLEMATIZANDO O DESLOCAMENTO E AS CONDIÇÕES TRANSNACIONAIS DA VIAGEM E DO TRABALHO DE TRIPULANTES DE CORRAL, CHILE

RESUMO Este trabalho pretende revelar e problematizar condições e práticas transnacionais a partir de uma leitura dos documentos de trabalho e de identidade de tripulantes mercantes chilenos da pequena cidade portuária de Corral (Região dos Rios, Chile). Os documentos problematizados são os mínimos necessários que permitem e garantem o embarque dos tripulantes. Durante o texto, diferenciam-se as particularidades dos documentos em si, alguns antecedentes históricos sobre estes e os processos para sua obtenção. Ao revelar a condição de trabalho e o deslocamento por meio dos documentos, podemos dar matizes de interseções entre escalas de interação, espaços-lugares e políticas, que acabam afetando pessoas em lugares concretos e tempos específicos. Além disso, os documentos nos permitem problematizar as condições transnacionais referentes ao trabalho e ao fluxo dos tripulantes, como cidadãos e como trabalhadores. Situando assim os limites do Estado e as hierarquias de subordinções entre planos transnacionais, nacionais e locais.

PALAVRAS-CHAVE:

Tripulantes, documentos, transnacionalidade, deslocamentos e fluxos.

ENTRE LUGARES Y DOCUMENTOS: PROBLEMATIZANDO EL DESPLAZAMIENTO Y LAS CONDICIONES TRANSNACIONALES DEL VIAJE Y DEL TRABAJO DE TRIPULANTES CORRALEÑOS

GONZALO DÍAZ CROVETTO

[...] to reconstruct nearness and distance, not as spatial categories measured through an external objective scale, but as categories of experience. (Das 1995, 204)

SITUANDO LA PROBLEMÁTICA

LA VIDA Y EL TRABAJO de los tripulantes han sido, en general, poco estudiados desde las ciencias sociales y, especialmente, desde la antropología¹. El trabajo de los tripulantes y sus inserciones en complejos circuitos laborales están relacionados con dinámicas que se establecen dentro de un marco de una migración transnacional de carácter temporal, generando comunidades de trabajos dispersas y que se desplazan constantemente en y por medio de su lugar de trabajo, el barco, por un sinnúmero de puertos del mundo². Es bajo la condición de “persona en tránsito” que precisan de diferentes documentos que garanticen el flujo en horizontes transnacionales. Situación que permite problematizar tanto las condiciones de la transnacionalidad discutidas por Ribeiro (2003) como una lectura desde los documentos, como propone Peirano (2006). Tal ejercicio nos permitirá entrelazar modelos, prácticas y experiencias vinculados a la especificidad del flujo ligado al trabajo del tripulante. Además, emprender dicha tarea permite situar posibles jerarquías entre documentos y escalas de injerencia, revelando tanto jurisprudencias como interescalas espaciales que se interrelacionan (Sassen 2007 y 2008).

En este trabajo exploro, entonces, cómo viven el *transnacionalismo* tripulantes mercantes de Corral. Se trata de un trabajo-juego analítico que implica observar en la cotidianidad formas, representaciones y, sobre todo, experien-

1 Dentro de esa escasa bibliografía se destacan trabajos e investigaciones realizados por el “Seafarers International Research Centre”, en Cardiff (<http://www.sirc.cf.ac.uk/>).

2 Siguiendo a Goffman (1961), podemos entender el barco como una institución total, por cuanto el tripulante está confinado día a día en él durante su período de trabajo y sometido, por tanto, a jerarquías y reglas morales, sociales y legales.

cias que nos remiten a condiciones transnacionales que garantizan su desplazamiento. En este sentido, cabe destacar que para los tripulantes activos viajar es un proceso continuo. También discuto la posibilidad de entrelazar los documentos-papeles del tripulante vis-a-vis las diferentes espacialidades y esferas asociadas que garantizan y regulan el flujo de los tripulantes.

El trabajo del tripulante corraleño, también conocido localmente como *navegante*, refleja hoy, más que nunca, interesantes matices sobre cómo y de qué forma se pueden vivir procesos de transnacionalización, y si estos procesos consiguen ser evidenciados y comprendidos por medio de los documentos correspondientes a esta categoría de trabajo. Documentos que, como veremos, están relacionados también con la formación y habilitación del tripulante. Así, si los documentos sirven para ver el día a día del Estado en la vida de las personas (Peirano 2006), pueden servir también para vislumbrar procesos de transnacionalización y las agencias y agentes que los viabilizan.

Sobre Corral, cabe distinguir que es una pequeña ciudad portuaria costera ubicada a 900 km al sur de Santiago, la capital de Chile, y a unos 20 km de Valdivia, la capital regional. Corral y Valdivia están interconectados por el río Valdivia. Fueron la relación de interconexión fluvial y un importante auge industrial –primero en la ciudad de Valdivia y posteriormente en la ciudad de Corral– los que originaron un fuerte movimiento portuario en Corral a principios del siglo XX, movimiento que estableció diferentes categorías de trabajo marítimo, entre ellas, la de *tripulante* (Almonacid 1998 y 2013; Díaz Crovetto 2010). La intensidad del trabajo y la importancia de organizarse condujeron a que en la década de los cuarenta del siglo XX se estableciera el Sindicato Profesional de Tripulantes Transitoriamente Embarcados. Con el pasar del tiempo aconteció un declive de las operaciones marítimas, ya fuera por los desastres ocasionados por el terremoto-maremoto de 1960³ o por el cambio del medio de transporte marítimo por el de transporte terrestre como primordial para el flujo de mercancías en el ámbito nacional. Esto generó una disminución de la inserción del trabajo de los tripulantes corraleños en los contextos regionales y nacionales (Díaz Crovetto 2010). El sindicato de tripulantes vio un nuevo auge a partir de una reestructuración interna a finales de los ochenta y comienzos de los noventa del siglo pasado, que, entre otros elementos, reasignó a sus socios y a quienes se fueron incorporando a tráficos internacionales por medio de convenios, principalmente con empresas españolas.

El trabajo de los tripulantes significa estar desplazados de sus hogares por un tiempo relativo (entre seis y nueve meses), en el caso de los embarcados en

3 Terremoto con el registro de mayor magnitud en la escala de Richter hasta la fecha: 8,75 (Hernández 2011).

navíos de compañías extranjeras que realicen rutas transoceánicas, período en el cual trabajan y viven en el propio barco. Cabe distinguir que el número de tripulantes embarcados de Corral y de sus alrededores fluctúa según las vicisitudes del mercado de cambio de las monedas donde son tasados sus salarios, principalmente el dólar y, en menor cantidad, el euro. El trabajo de los tripulantes se caracteriza por ser una migración temporal insertada legalmente en un mercado global étnicamente segmentado (Wolf 2005), que se define, además, por la especificidad de su trabajo y las condiciones relativas de éste. El caso de los tripulantes se diferencia del estudio sobre los *bichos de obra* realizado por Gustavo Lins Ribeiro (1991 y 2003), que se remite al grupo de técnicos e ingenieros especializados en la construcción de la hidroeléctrica argentino-paraguaya Yacyretá, en la medida en que los tripulantes corralesños se integran como operarios de baja jerarquía dentro del espacio de un circuito migratorio global de trabajo, pero también forman parte de éste.

Las particularidades del trabajo a bordo y el propio desplazamiento del barco dan un marco para que las fronteras sean constantemente traspasadas, transformando dicho acto en una experiencia próxima a la cotidianidad. Donde, a diferencia de otros casos de migración temporal constantes o periódicos entre fronteras próximas (*i.e.*, Kearney 1995 y 1996), los tripulantes poco saben antes de embarcarse de las rutas y los destinos a los cuales se desplazarán; así, trabajo y vida se entrelazan con desplazamientos y flujos irregulares entre océanos y puertos alrededor del mundo.

Por último, cabe notar que este texto hace parte de un capítulo de mi tesis doctoral, tesis en la cual exploré –por medio de una etnografía multisituada y el trabajo con relatos de vida de tres generaciones de tripulantes de Corral– las distintas vicisitudes de una categoría de trabajo ancestralmente vinculada con el flujo de bienes, personas e informaciones⁴. Fue por medio del desplazamiento y del trabajo de los navegantes de Corral que busqué reconocer y comprender las inserciones e interconexiones diferenciadas entre espacios, lugares y tiempos en contextos transnacionales y globalizados, donde los documentos constituyen uno de los elementos que pueden relevar dichas interconexiones.

4 En mi tesis doctoral exploro también historicidades particulares asociadas al comercio marítimo, a la categoría de trabajo de tripulantes, a los marcos legales que intervienen y regulan el trabajo del tripulante, así como los desplazamientos de él y de las embarcaciones, y a las especificidades de Corral y Valdivia; por otro lado, desde una perspectiva de relatos de vida recorro algunos puntos significativos de contraste y semejanza entre tres generaciones de trabajo; por último, desde la etnografía planteo cuestiones específicas sobre los puertos, sobre el viaje, los documentos, los recuerdos (*i.e.*, *souvenirs*, documentos y fotografías) y las colecciones (*i.e.*, monedas de diferentes países), para acentuar la experiencia y los sentidos asociados al flujo, desplazamiento y transnacionalismo experimentados por los *navegantes* corralesños. Para mayores detalles, ver Díaz Crovetto (2010).

DOCUMENTOS, LEGALIDADES, DESPLAZAMIENTOS TRANSNACIONALES Y FLUJOS

[...] só se torna uma diferença visível, perceptível, não indiferente, socialmente pertinente, se ela é percebida por alguém capaz de estabelecer a diferença.
(Bourdieu 2008, 23)

Un aspecto interesante para pensar y discutir el *transnacionalismo* de los tripulantes radica en considerar toda la documentación requerida para embarcarse actualmente. De alguna forma, dicha documentación habla sobre una posible ciudadanía restringida al trabajo, de un mercado laboral transnacional, y al mismo tiempo localiza e indexa al tripulante en su capacidad de desplazarse entre espacios y tiempos. El caso de los tripulantes es, por tanto, ideal para pensar, debatir y cuestionar las *condiciones de la transnacionalidad* propuestas por Ribeiro (2003). El autor propone siete condiciones: integradoras, históricas, económicas, tecnológicas, culturales e ideológicas, sociales y rituales. Las condiciones *integradoras* corresponden a la interacción entre diferentes categorías espaciales y políticas (locales, regionales, nacionales, internacionales e transnacionales) con los *sujetos colectivos*; las condiciones *históricas* buscan situar la historicidad de los procesos concomitantes a la estructuración de una transnacionalidad, y no como algo dado, y menos como algo atemporal; las *económicas* se refieren a la importancia de las reestructuraciones de un capitalismo global, ahora posfordista y flexible; las *tecnológicas* toman en consideración la noción de la compresión del espacio-tiempo (Harvey 2002) a partir del desarrollo tecnológico, principalmente el relativo a las innovaciones en la industria de transportes y comunicaciones, que ha generado procesos de conexión simultáneos y cada vez más veloces; las *culturales e ideológicas* tienen que ver con los procesos culturales, identitarios, ideológicos, utópicos y discursivos frente a embates entre procesos centralizadores y descentralizadores, homogeneizadores y heterogeneizadores entre localización y globalización, entre otros aspectos; las *condiciones sociales* rescatan la agencia tanto de los grupos sociales de quienes viven y mantienen posturas, discursos, o sustentan condiciones objetivas del transnacionalismo, así como la agencia de quienes los crean; finalmente, las condiciones *rituales* abarcan la gama de diferentes rituales que dan valor y lugar, y, con ello, significado a la condición transnacional de los diferentes grupos sociales, por ejemplo, los encuentros deportivos mundiales, o bien, conferencias de las Naciones Unidas. Estas diferentes *condiciones* planteadas por Ribeiro son para mí, antes que todo, directrices etnográficas para observar en la investigación –en un campo polidiscursivo y poliespacial (Ferguson y Gupta 1997; Marcus 1998)– las diversas disimilitudes del transna-

cionalismo. Específicamente, para el caso de los tripulantes y los documentos aparecen como vitales las *condiciones integradoras*, sobre todo en lo que se refiere a las cuestiones *políticas* y *legales*.

Por otro lado, cabe notar que muchos de los tripulantes pasaron por diferentes experiencias de trabajos en el mar antes de tornarse tripulantes de naves mayores. Esos distintos momentos laborales vivenciados fueron y están marcados por el Estado nacional chileno a través de las regulaciones que los condicionan como aptos para trabajar, por medio de exámenes y documentos. Labor y responsabilidad estatal depositadas en la Armada de Chile, específicamente, por parte de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar) y sus diferentes filiales regionales y locales. Para cada paso laboral dado en el mar hay una regulación que remite a una acreditación formal de una aptitud para realizar tareas específicas. Así, si, por un lado, hay una reproducción de un *habitus* referido a prácticas y saberes en torno al mar (Bourdieu 2008), por otro lado, el Estado regula y certifica tales tareas y da permiso para realizarlas. Por lo que el Estado burocratiza, clasifica y ordena de este modo prácticas y conocimientos (Herzfeld 1992; Douglas 1996). Los eventos de la vida marcados por experiencias específicas de estos tripulantes en torno al mar están enmarcados también por cuadros legales específicos, que están a su vez marcados tanto por políticas nacionales como transnacionales –discutidas colectivamente en arenas transnacionales, como las sesiones de la OMI (Organización Marítima Internacional)–, y, una vez ratificadas, localmente sancionadas. Así, las experiencias de pescador artesanal, buzo mariscador y tripulante están, cada una de ellas, de formas diferenciadas, sometidas a legalidades y requerimientos específicos y, consecuentemente, a *documentos* concretos que los habilitan para ejercer tales tareas. Cada uno de estos trabajos requiere una *certificación* de la jurisprudencia, que, para el caso de Corral, varía entre la Capitanía de Puerto de Corral y la Gobernación Marítima de las ciudades de Valdivia y de Puerto Montt. Estas dependencias navales, según requerimientos diferenciados, otorgan el permiso y la habilitación para tales categorías de trabajo. Por tanto, para cada uno de estos trabajos corresponde, una vez rendidos los exámenes pertinentes, un *documento* que ratifica tales aptitudes. Hay entonces entre los diferentes trabajos relativos al mar un encuentro entre legalidades, conocimientos, saberes y prácticas que remiten, por un lado, a las experiencias y los valores locales, y por otro lado, a los encuadramientos legales locales, regionales, nacionales y transnacionales que clasifican a las personas como aptas, mediante pruebas y documentos, para ejercer su profesión.

Para pensar las implicancias entre documentos y condiciones transnacionales es necesario que situemos ciertos aspectos relativos a la formación de los tripulantes corralesños, como también que dilucidemos los requisitos y certificados necesarios para su embarque. Hay un claro contraste entre los actuales y anteriores documentos necesarios requeridos para embarcarse y, con esto, para ser reconocidos laboral, legal y socialmente como tripulantes. Si bien en este texto no me propongo explorar un bien histórico y de memoria de cómo y cuáles *documentos* cambiaron en forma y contenido, o cómo otros se fueron agregando entre las diferentes generaciones, distingo la importancia de las recientes alteraciones en los cuadros legales relacionados con la rectificación por Chile del convenio STCW 95 (Standards of Training Certification & Watchkeeping), en 1999. Este convenio afectó y alteró profundamente el escenario de formación y, en consecuencia, de trabajo de los tripulantes. Tales alteraciones, una vez reglamentadas y transformadas en ley, influenciaron la adaptación de los tripulantes que ya ejercían su labor, quienes debieron hacer cursos para poder renovar sus *documentos* y adquirir otros necesarios para que cumplieran con lo exigido. Al mismo tiempo, diferenciaron la formación de los nuevos tripulantes, marcando un hito generacional. Antes, la formación se realizaba a bordo, por medio de la experiencia y la documentación necesaria para embarcarse, y la consecución de los documentos se limitaba a un examen marítimo rendido en oficinas de las Autoridades Marítimas locales. Con el nuevo convenio, los futuros tripulantes debían realizar un curso formativo de especialización que los distinguía como tripulantes de máquinas o cubierta; también debían efectuar cuatro cursos de la OMI (Organización Marítima Internacional) y además rendir un examen frente a las Autoridades Marítimas Regionales. Sobre los cursos, cabe destacar que cada uno requería y entregaba –una vez finalizados correctamente– un certificado y código específicos. Éstos son: Curso de Técnicas Personales de Supervivencia (OMI 1.19), Curso de Lucha Contra Incendios (OMI 1.20), Curso de Primeros Auxilios Básicos (OMI 1.13) y Curso de Seguridad Personal y Responsabilidad Social (OMI 1.21). Naturalmente, todo este proceso de formación formal para poder obtener “los papeles” tiene un alto costo. La ratificación y posterior vigencia del convenio STCW 95 en los confines nacionales y en muchos otros países implicaron que las generaciones anteriores vieran, de un momento para otro, ampliados y alterados los documentos mínimos que les garantizaban sus embarques y, con esto, sus trabajos y desplazamientos.

Los documentos

Para que serve um documento? Documentos facilitam o ato de contar, somar, agregar a população (e, assim, taxar a riqueza e controlar a produção) e identificar o indivíduo – para fins de conceder direitos e reclamar deveres. Assim, tanto elementos particulares/individuais quanto o conhecimento sobre a coletividade – esses dois componentes indissociáveis do ‘fato moderno’ – se conciliam nos documentos, nos ‘papeis’ que, reconhecidos e regulados pelo Estado, identificam o indivíduo como único. O documento legaliza e oficializa o cidadão e o torna visível, passível de controle, e legítimo para o Estado. O documento *faz* o cidadão em termos performativos e compulsórios. Essa obrigatoriedade legal tem o seu lado inverso: o de impedir o reconhecimento social do indivíduo que não tenha documentos.

(Peirano 2006, 137)

Los documentos que en la actualidad utilizan los tripulantes se encuentran agrupados, de manera usual, en una carpeta que ellos llevan embarque tras embarque (ver la figura 1). Documentos que los definen como aptos para navegar, trabajar y desplazarse transnacionalmente; que los adscriben a ciertas *banderas* y a ciertos cuadros de derechos y deberes. Los documentos relativos al *ejercicio* del trabajo de tripulante son, como mencioné antes, tramitados en organismos públicos y entregados a quienes cumplan con los requisitos definidos por la ley. Por medio de los documentos, si los dejamos hablar, como propone Peirano (2006), podemos ver, y sobre todo distinguir, lo nacional de lo transnacional y lo transnacional de lo nacional, por medio del *ciclo laboral* del tripulante y los documentos relacionados con éste. Si los documentos “pueden revelar cómo pueden poner en movimiento esas entidades que concebimos abstractamente como Nación, Estado y ciudadanía” (Peirano 2006, 138), ¿qué sucede en el caso del tripulante? ¿Cómo podríamos ver en el ejemplo de los tripulantes el *Estado en acto, la nación haciéndose, el Estado en la cotidianidad de las personas*? La situación es interesantemente compleja, por cuanto el trabajo de los tripulantes sirve para pensar cómo los Estados nacionales lidian con políticas transnacionales que, al final de cuentas, operan nacionalmente y son vividas en experiencias siempre locales. En otras palabras, la gran mayoría de los documentos de los tripulantes están sometidos y corresponden a acuerdos internacionales, acuerdos que, una vez ratificados, requieren la alteración de marcos legales nacionales. Así, los documentos resguardados en *la carpeta* son requeridos por diferentes agentes del Estado del país donde el barco y el tripulante se encuentren (*i.e.*, agentes de aduanas, agentes de migración, entre otros), su contenido es *transnacional*, su emisión es nacional, y su lectura, local. Es transnacional porque el documento y su contenido son reconocidos,

al menos, por todos los países que hayan ratificado los convenios asociados y aceptado los *documentos* como legalmente válidos, garantizando aptitudes, derechos y obligaciones. Es nacional, por cuanto, si bien está estandarizado internacionalmente, el documento se remite a un país, estableciendo de este modo un vínculo entre un país, un documento y una persona. Mientras que el documento se hace vivo al ser presentado o requerido, lo que siempre se hace localmente. Cabe notar que los márgenes del Estado y de las fronteras son activados cuando se exigen estos documentos (Das y Poole 2004), que permiten, entonces, la circulación de las personas entre fronteras.

Figura 1. La carpeta del sindicato⁵



Pero, para el caso de los tripulantes corralesños, ¿qué *documentos* contiene esa carpeta? Los documentos reconocidos como *los papeles* por los tripulantes son: el pasaporte chileno, la libreta de embarque chilena (que incluye un registro de los certificados de los cursos de la OMI efectuados y el certificado de aptitud física), la libreta de la bandera de registro del barco (siendo las más frecuentes la *panameña* y la *liberiana*) y el Certificado Internacional de Vacunación. Además, el tripulante lleva copias de los cursos OMI realizados y tiene su *carnet de tripulante* nacional (ver más adelante la figura 3), que cuenta con su rol (numeración) individual. Cabe destacar también que la gran mayoría de los documentos necesarios para el embarque están escritos en más de un idioma, pero al menos, siempre en inglés. La *documentación* de carácter mun-

5 Todas las fotos son del autor de este artículo. Por confidencialidad, se han omitido las informaciones personales de los tripulantes que aparecen en las fotos.

dial afianza el idioma inglés como lengua global e integradora, que garantiza su lectura y con ello, el desplazamiento del portador. Gran parte de estos documentos son transportados en una carpeta confeccionada por el sindicato⁶. A continuación me refiero, brevemente, a cada uno de estos *documentos*.

Entre los diferentes documentos que portan los tripulantes hay uno que los (re)localiza como ciudadanos chilenos, cuando se encuentran en otros países: el *pasaporte*⁷. Sin contar algunos convenios de países fronterizos o bien de áreas como la Comunidad Europea que permiten actualmente el libre tránsito entre las fronteras de los países que la componen, el pasaporte es el principal documento válido para transitar entre fronteras nacionales. Sobre el *pasaporte*, Torpey comenta:

[...] the emergence of passport and related control on movement is an essential aspect of the 'state-ness' of states, and it therefore seemed to be putting the cart before the horse to presume to compare states as if they were 'hard', 'really existing' entities of a type that were more nearly approximate after the First World War. Moreover, what is remarkable about the contemporary system of passport controls is that it bears witness to a cooperating 'international society' as well to an overarching set of norms and prescriptions to which individual states must respond. (Torpey 2000, 3)

33

El pasaporte es, sin duda, un documento involucrado en el juego identidad/alteridad; con él, o bien por medio de él, se afirma la pertenencia ciudadana de una persona bajo un sistema legal burocrático amparado en convenciones internacionales (Torpey 2000). Es un documento válido, sobre todo porque es *reconocible*, pues está normativizado por convenciones internacionales; su mayor eficacia radica en la adscripción y pertenencia de un individuo a un Estado nacional. Pero el pasaporte es también el registro de una vida de viajes en el extranjero, que marca las idas y las vueltas entre y por lugares, que, una vez caducado, se torna en un documento-recuerdo que hace parte de la memoria de *campanas* (períodos de embarque) pasadas; que distingue, al fijar en el documento el traspaso de fronteras en determinadas fechas, los surcos entre lugares y momentos particulares. Pero sobre todo, para los tripulantes el pasa-

6 La carpeta también es un indicador generacional; quien la posee corresponde en gran parte a la segunda generación de tripulantes, pues ésta fue confeccionada aproximadamente a fines de los noventa, acción que, entre otras cosas, revela tanto la cantidad de documentos como la necesidad de transportarlos. Ni el *email* ni la página web están actualmente activos. Las generaciones más recientes también guardan sus documentos en una carpeta, pero ésta tiene un carácter genérico.

7 No pretendo ahondar en todos los avatares del pasaporte; al respecto, hay valiosos trabajos y discusiones; entre otros, véanse Lloyd (2005) y Torpey (2000).

porte es uno de los documentos requeridos para trabajar y embarcarse, que no sólo les permite salir del país, sino que también es el documento de identificación válido y necesario para transitar por/entre los diferentes países. Por tanto, el pasaporte hace parte de la lista de documentos que el tripulante transporta consigo y mantiene siempre al día para poder trabajar. El pasaporte, o documento de viaje, es indispensable para transitar entre países, y siempre está entre los documentos mínimos solicitados por las agencias de contratación, sindicatos, o bien, en anuncios clasificados que ofrecen cupos de embarque.

Otro documento imprescindible para que el tripulante sea contratado y se embarque es el *Certificado Internacional de Vacunación* (ver la figura 2), que, con una validez de diez años, certifica que el portador está vacunado contra la fiebre amarilla, y con ello, garantiza el tránsito entre algunas zonas del globo que así lo requieran. Cabe resaltar que en Chile son pocos los centros médicos públicos que otorgan dicha vacuna, lo que implica un traslado para el tripulante⁸. Todas las informaciones del documento, amparado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), están escritas en tres idiomas, un texto bajo el otro; primero en español, luego en inglés y finalmente en francés. La multiplicidad de idiomas ratifica que el documento es para una persona *en tránsito* –entre países, entre fronteras–, revelando con esto los márgenes del Estado (Das y Poole 2004) y al mismo tiempo que el idioma se sitúa como garantizador del tránsito, que posibilita el flujo, en la medida que garantiza la comprensión del significado de lo expuesto en el documento por los agentes estatales.

En la tapa de la cartilla está registrado el número de serie del certificado, y además se incluyen espacios para colocar el nombre y el número del pasaporte de la persona⁹. En las páginas interiores hay cinco columnas, para ser rellenadas; columnas que tienen los siguientes títulos en español: Enfermedad designada, Fecha, Fabricante, Marca y Número de Lote, Próxima dosis (fecha) y, finalmente, un espacio para el Sello Oficial del centro de vacunación. Este certificado se ha vuelto imprescindible, debido al alto número de países que exigen dicha vacunación, y por el constante flujo casi imprevisible de las flotas mercantes. En ese sentido, exigir y tener el documento son garantías de que el trabajador podrá transitar por el lugar donde el documento pueda ser requerido. El hecho de que sean la OMS y los agentes de salud locales quienes controlen la tenencia del documento revela también ciertas biopolíticas

8 Durante mucho tiempo, era colocada exclusivamente en el hospital Salvador, en Santiago; por tanto, los tripulantes eran obligados a desplazarse hasta la capital del país.

9 Al hacer esto, ratifica la condición particular del pasaporte como documento internacionalmente reconocible en su capacidad de remitirse e identificar a una persona dada de un país dado.

sobre el cuerpo (Das 1995) a un nivel transnacional, que siempre es requerido localmente por agentes estatales de un determinado país. Sólo los que tienen la vacuna biomédica pueden transitar. El control del flujo exige también un control del cuerpo (Das y Poole 2004): cuerpo y persona son al mismo tiempo controlados y *unificados* biomédicamente a través de vacunas que garanticen un tipo ideal; uno inmune que evite el peligro de contaminarse. Los anticuerpos de la vacuna permiten evitar contagios y promulgaciones futuras, una vez clasificada la enfermedad (Douglas 2010). Los acuerdos transnacionales ratificados buscan limitar el flujo a las *enfermedades*, para así garantizar el flujo a la *persona-trabajador*.

Figura 2. Certificado Internacional de Vacunación



Los tripulantes también cuentan con su *Libreta de Embarque* (ver la figura 3), definida en el Título I, Artículo 2° del Reglamento sobre la Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado como “el documento oficial que acredita la inscripción del titular en los registros del personal embarcado, a cargo de la Dirección General, en la que consta su filiación, revalidaciones, embarcos, desembarcos, cursos aprobados y otras particularidades” (Armada de Chile 1999, 8). La *Libreta de Embarque* es el proceso culmen para poder embarcarse según los actuales reglamentos (Armada de Chile 1999), que incluyen la ratificación de convenios internacionales (como el STCW 95). Para que un tripulante pueda obtener una libreta es necesario que haya hecho el curso de formación de tripulantes –sea para cubierta o máquinas–, realizado una práctica a

bordo, cursado los cuatro cursos obligatorios de la OMI y presentado el examen en alguna repartición naval. El examen en español confiere el título nacional, y el examen en inglés, el título internacional. En la Libreta de Embarque, confeccionada por Directemar, constan, en primer lugar, los datos del tripulante (nombre, fecha de nacimiento, domicilio y número del carnet de identidad nacional); luego, el número de serie de la libreta y una fotografía en color del tripulante; en las páginas siguientes están el registro del tripulante, los cursos de la OMI efectuados y el certificado de aptitud médica; a continuación están los espacios para marcar los embarques y desembarques, contenido que es rellenado siempre por la autoridad marítima chilena. Por último, se encuentran los espacios para colocar las vigencias de la libreta. En consecuencia, en razón de obtener o haber renovado la Libreta de Embarque, el tripulante deberá contar previamente con los siguientes papeles-documentos: Título o carnet de Tripulante (documento oficial del Gobierno de Chile escrito en español y en inglés, con vigencia estipulada; las renovaciones podrán hacerse en el reverso del documento), Certificado de los cuatros cursos de la OMI requeridos y Certificado de Aptitud Física.

36

Figura 3. Carnet de Tripulante y Libreta de Embarque



Los barcos donde trabajan los tripulantes de Corral navegan bajo diferentes banderas de conveniencia, según los intereses de la compañía, de los armadores y de las agencias administradoras. El registro por medio de banderas de conveniencia por las empresas navieras está relacionado originalmente con el tráfico naviero durante la Segunda Guerra Mundial, pues registrar el barco en otros países, portando por tanto la bandera de un país neutro, permitía evitar el ataque de las armadas de los países enemigos. Con el pasar del tiempo, y sobre todo motivada por los impactos de la crisis del petróleo en la industria del transporte

y comercio marítimo en los años setenta del siglo XX, aumentó la inscripción en registros de otros países, o bien de registros nacionales de segundo orden, principalmente por las ventajas económicas que ofrecían estos registros. Stopford (2006) resume el advenimiento y la masificación de dichos registros, en especial por cuatro motivos: 1) las condiciones legales y financieras (sobre todo, las relativas a impuestos) que establece el país, 2) la relación del país con los tratados y convenciones sobre seguridad en el mar, 3) las condiciones para la contratación de la tripulación y 4) la protección naval de la flota en casos extremos.

Figura 4. Libreta de Embarque panameña



Así, retomando los documentos, cabe destacar que para que un tripulante se embarque en un barco debe adquirir una *Libreta de Embarque* (*Seaman Book*, en inglés), también reconocida, en algunos casos, como el Carné del Marino. Para los tripulantes de Corral, el trámite para obtener el documento es desarrollado por los funcionarios o representantes del sindicato. Los *navegantes* sólo entregan las fotos y los documentos que sean necesarios, además de pagar una cantidad determinada. En la tapa del documento se encuentra el escudo del país. A modo de ejemplo, en el caso de la libreta de Panamá (ver la figura 4) está escrito en la parte superior¹⁰: “República de Panamá”; luego, abajo está diseñado el escudo del país, y debajo de éste aparece: “Marina Mercante Nacional”, y en la línea inferior, “Carné de Marino”. En su interior se encuentran las primeras hojas con la identificación del tripulante, su número de inscripción y su número de identificación de código OMI. En las páginas siguientes

10 En la página web de la Autoridad Marítima de Panamá (www.amp.gob.pa) se puede acceder a informaciones de todos los marinos y oficiales registrados bajo bandera panameña.

hay espacios para anotar bajo columnas, escritas en inglés y español, las informaciones de cada embarque. En la parte superior de dichas hojas está escrito “Indicación de Experiencia”, mientras que las columnas listadas son: “Alistamiento”, con dos sub-columnas; “Fecha” y “Puerto”, “Desembarque”, también con las subcolumnas de “Fecha” y “Puerto”, “Nombre de la Nave”, “Posición a Bordo” y “Firma del Capitán o Autoridad”. Por último, cabe distinguir que un tripulante puede tener varias libretas de embarque de diferentes países, lo que le permite estar disponible para un mayor número de compañías y de barcos.

Los documentos en acción

[...] la “persona” es algo más que el resultado de una organización, es algo más que el nombre o el derecho de un personaje o de una máscara ritual, es fundamentalmente un hecho de derecho. Para el derecho, dicen los juristas, sólo existen: las *personas*, las *res* y las *acciones*, principio que todavía hoy rige la división de nuestros códigos.

(Mauss 1971, 323)

Veamos el *transcurso* de los documentos, a través del uso de éstos en el trayecto de ida y vuelta de un posible embarque por parte de los tripulantes de Corral. El primer uso será en el aeropuerto internacional de Santiago de Chile. El tripulante usará su pasaporte para identificarse en el *check in* de la compañía por la cual esté viajando. Probablemente el pasaje sea un billete electrónico. Luego tendrá que presentar, junto con su pasaje, la ficha de migración y el pasaporte ante la autoridad migratoria. Al llegar al primer país donde desembarque tendrá que repetir dicho protocolo. Allí tendrá que presentar nuevamente su pasaporte, y si el encargado tuviese alguna duda por la cantidad de viajes timbrados en su pasaporte, ésta quedará esclarecida cuando el tripulante le responda cuál es su trabajo. Fueron pocos los casos que me fueron relatados en que fue necesario mostrar la documentación propia del tripulante para poder fortalecer su condición de sujeto en tránsito en los espacios de control migratorio. A llegar al barco, el tripulante chileno le entrega al capitán todos sus documentos de identificación, quien velará por el buen orden de todos los documentos, antes de pedir que el tripulante firme su contrato. El día de la zarpa y el día del arribo a algún puerto llegarán las autoridades portuarias y la Policía de frontera, quienes revisarán la documentación de toda la tripulación. Ellas velarán por la vigencia y aptitud de los documentos. Son los documentos, antes que todo, a través de los cuales el Estado, por medio de agentes específicos, categoriza a la persona. Al respecto, el tripulante apunta:

Los documentos los guarda el capitán, el examen médico, el curso de incendio, de supervivencia en el mar, relaciones humanas, primeros auxilios y el certificado Panameño. Entonces todos estos documentos te los retienen y te los dejan en el barco. Cuando tú llegas a un puerto, llega un inspector a hacerte una revisión, te pide todos esos documentos. Si alguien que no ande con esos documentos, se par-tean¹¹ al capitán porque tienes que andar con todos esos documentos.

En esta cita notamos que dentro de los márgenes de la institución total (Goffman 1961) que puede ser el barco, es el capitán quien guarda los documentos, y con ello, quien vela por la identidad de la persona-ciudadano y del trabajador-tripulante. El capitán no sólo tiene que resguardar el orden del barco, sino que tiene también una responsabilidad sobre el orden de los documentos, y con ello, de las personas que trabajan, cohabitan y viajan por medio de la embarcación. Por otro lado, también podemos notar que el tripulante conoce tanto la falta burocrática como la condición de vencimiento de los documentos, y sus consecuencias administrativas: la multa o, en otras palabras, la norma y el peligro, en la medida que operan en oposiciones complementarias de sentido y práctica (Douglas 2007).

De este modo, tal como propone Peirano (2006), podemos reconocer que la fuerza de estos documentos presentados radica en que son ellos los que pueden decir quiénes son los que los portan. Pero, ¿frente a quién? Gran parte de estos documentos no tienen un uso local, salvo los casos de embarque regionales o nacionales que realizan esporádicamente los tripulantes de Corral. La mayoría de éstos son mediadores de mundos, y, como todo mediador, requieren establecer dinámicas identitarias para generar la distinción, en este caso, de ser apto, de ser tripulante, de estar regularizado, de ser chileno, de poder trabajar en barcos adscritos a ciertas banderas, de la experiencia del tripulante, entre otros aspectos. Los documentos son el pasado, el presente y el futuro de una experiencia de trabajo. Si los documentos forman parte de la cotidianidad, pensar en ellos es pensar también en el flujo, es ver otras aristas de lo que significa desplazarse para los tripulantes de Corral; documentos, desplazamientos y trabajo coexisten en una misma experiencia. Pero, por otro lado, los documentos ponen en acción las formas locales de control, las hacen evidentes, señalando y haciendo evidentes configuraciones de poder, autoridad, territorio y control (Sassen 2008); el uso y el control sitúan al sujeto portador en las condiciones normativas y punitivas (Douglas 2007).

Por último, el carácter transnacional de algunas de las agencias que amparan la documentación necesaria (*i.e.*, OMI y OMS) –como la lectura y el documento en

11 Multar o sancionar.

sí— deja entrever la obligatoriedad relativa al requerimiento para poder desplazarse y trabajar, como también el uso dado a estos documentos en diferentes contextos espaciales. Lo que nos proporciona un punto de lectura de las condiciones transnacionales, acentuando con ello lo transnacional del sistema de clasificación que opera para garantizar tanto el trabajo como el desplazamiento del tripulante, localizando al mismo tiempo la experiencia del flujo entre fronteras nacionales, a partir del control y del resguardo nacional de los documentos requeridos.

Resituando los documentos

Los tipos de documentos, las formas como se obtienen y como son regulados están marcando interconexiones entre espacios locales, nacionales y transnacionales. Cabe notar que hay una subordinación jerárquica (Dumont 1997) entre documentos y normativas. Por un lado, el convenio transnacional STCW 95, que es en sí un documento, una vez rectificado, subordina las normativas nacionales, y con esto, los documentos nacionales. El paso del tiempo entre las generaciones de tripulantes de Corral revela alteraciones tanto en su formación como en los documentos requeridos para poder ejercer su profesión, distinción marcada por ratificaciones nacionales de acuerdos promulgados transnacionalmente. Cuestión que marca la injerencia entre espacios y autoridades, revelando escalas de interacción; al respecto, nótese la influencia de las condiciones globalizadas contemporáneas en los marcos de la acción de los Estados:

The epochal transformation we call globalization is taking place inside the national to a far larger extent than is usually recognized. It is here that most complex meanings of the global are being constituted, and the national is also often one of the key enablers and enactors of the emergent global scale. (Sassen 2008, 1)

Las regulaciones y las documentaciones asociadas al trabajo y a la formación de los tripulantes condicionan la posibilidad de embarcarse, y con ello, de desplazarse. Por tanto, podemos distinguir que si hay algo de lo que el tripulante se preocupa es de tener sus documentos al día. Por lo general, la renovación de éstos, que se puede realizar en la Capitanía de Puerto de Corral, siempre se hace antes que caduquen. Además, los documentos son cuidadosamente guardados, no sólo los vigentes que garantizan el acceso al viaje-trabajo, sino también los antiguos, como parte de una colección de memorias de viaje, de la experiencia de trabajo y de vida. Perder los documentos, o mejor dicho, invalidar los documentos es invalidar el acceso a un mercado global de trabajo, a flujos y dinámicas específicos para la obtención de trabajo. No tener los documentos o no tener los documentos al día es marginarse del trabajo, y con eso, del sustento de vida para él y, sobre todo, para la familia, y de los proyectos individuales de sus integrantes.

Tener los documentos al día es parte del proceso de *inclusión* en un mercado internacional de trabajo, que les permite no sólo seguir trabajando, sino optar por nuevos horizontes de trabajo en otras compañías. Lo contrario sólo lleva a la *exclusión* de dicho mercado. Tener y usar dichos documentos se conjugan con la posibilidad de experimentar y vivenciar la transnacionalidad.

De igual modo, también podemos observar que la obtención de los documentos de los tripulantes muestra las vicisitudes del cuadro local-nacional-transnacional, donde se entregan ciertas *soberanías* y autoridades territorialmente diferenciadas, vinculando, de este modo, al tripulante con procesos transnacionales, y al mismo tiempo muestra cómo se da dicha vinculación concretamente por los documentos. Así, el tripulante deberá cumplir diferentes *requisitos* que le permitirían obtener los documentos que lo declaren dentro de una categoría de trabajo transnacional; que lo clasifican apto tanto para trabajar como para desplazarse. La obtención de los documentos se hace localmente, amparada en regulaciones nacionales concomitantes a los acuerdos internacionales ratificados por el país. El conjunto de los documentos le dará una libertad de trabajo, y éstos forman parte de un prerrequisito para tener una libreta específica de alguna bandera que le permitirá trabajar y abordar cualquier barco que navegue bajo dicha bandera, quedando apto para desplazarse entre océanos y países.

Específicamente, sobre los documentos presentados resulta interesante destacar que los que buscan garantizar un flujo-desplazamiento transnacional –como el Certificado Internacional de Vacunación, la Libreta de Embarque nacional y el carnet o libreta de embarque de algún país de bandera de conveniencia– replican el formato del pasaporte. En tamaño y forma buscan replicar la esencia-substancia relativa a la eficacia simbólica referente al documento históricamente reconocido como garantía de flujos: el pasaporte. Por otro lado, el pasaporte y las respectivas libretas de embarque pueden ser considerados como una bitácora que sirve para reconstruir y situar los viajes en tiempos y lugares específicos. Así, la Libreta de Embarque registra el tiempo a bordo y cuando se llega y cuando se deja el barco; mientras que el pasaporte pone en evidencia el tiempo entre la salida y la vuelta al país y entre países. En conjunto, marcan el paradigma propio asociado al desplazamiento y flujo de los tripulantes, la vivencia de un tiempo y espacio de trabajo discontinuo.

Los documentos y las experiencias de trabajo y vida de los tripulantes revelan, por tanto, las intensidades de las condiciones transnacionales (Ribeiro 2003), y al mismo tiempo son útiles no sólo para mostrar las interescalas entre espacios y lugares, sino también las subordinaciones jerárquicas que suponen estas intersecciones. Al mismo tiempo, los documentos sitúan la condición de persona en tránsito por parte de los agentes y agencias representantes del Estado en sus

diferentes ámbitos (políticos, económicos, de control, etcétera), revelando fronteras y flujos. Podemos pensar que el carácter transnacional de los acuerdos, o bien, lo material de los documentos (Sahlins 2007) subordina lo nacional de las reglamentaciones cuando corresponde al flujo situado en el trabajo del tripulante entre fronteras. Tal cuestión sólo puede ser comprendida cuando preguntamos no sólo quién viaja, sino por medio de qué documentos lo hace.

Así, estos documentos de viaje, de trabajo y de salud sitúan a la persona-ciudadano en un país específico, pero también en una categoría de trabajo específica, la de tripulantes: resguardan y reflejan las formas y las condiciones que permiten el flujo entre fronteras y entre espacios de control, desnacionalizando de algún modo este proceso, en la medida que las configuraciones legales y normativas se han establecido, en su mayoría, en instancias transnacionales (Sassen 2008). Al mismo tiempo, estos documentos reviven al registrar y conservar, tanto los vigentes como los vencidos, el trabajo, el desplazamiento y las vivencias asociadas a las campañas de embarques.

Así, considerando las particularidades características del comercio mundial, donde más del 90% del transporte es realizado por barcos operados por tripulantes, se hace evidente mirar flujos y desplazamientos no sólo en las personas que garantizan tal transporte sino también en los marcos legales que los regulan, discriminando escalas, espacios e injerencias territoriales y de soberanía, de autoridad y control que pueden ser plasmados en los documentos de tránsito presentados. La experiencia de vida y trabajo a bordo refleja, entonces, el ordenamiento y la clasificación por organismos, marcos y regulaciones configurados transnacionalmente, pero hechos efectivos y controlados localmente.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco los comentarios, sugerencias y correcciones de mis colegas del Departamento de Antropología de la Universidad Católica de Temuco, así como la inspiración otorgada por l@s profesor@s Gustavo Lins Ribeiro y Mariza Peirano. No obstante, la persistencia de errores es de mi plena responsabilidad. ✨

REFERENCIAS

1. Almonacid, Fabián. 1998. *Valdivia 1870-1935: Imágenes e historias*. Valdivia: Universidad Austral de Chile.
2. Almonacid, Fabián. 2013. *La industria valdiviana en su apogeo (1870-1914)*. Valdivia: Universidad Austral de Chile.
3. Armada de Chile. 1999. *Reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado*. Valparaíso: Imprenta de la Armada.
4. Bourdieu, Pierre. 2008. *Razões práticas: sobre a teoria da ação*. São Paulo: Papirus Editora.
5. Das, Veena. 1995. *Critical Events*. Cambridge: Oxford University Press.
6. Das, Veena y Deborah Poole. 2004. State and Its Margins: Comparative Ethnographies. En *Anthropology in the Margins of the State*, editado por Veena Das y Deborah Poole, 3-34. Santa Fe: School of American Research Press.
7. Díaz Croveto, Gonzalo. 2010. *O trabalho dos tripulantes de corral, Chile. Colocando o local no global*. Tese de Doutorado em Antropologia Social. Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília, Brasília.
8. Dumont, Louis. 1997. *Homo hierarquizus: o sistema de castas e suas implicações*. São Paulo: EDUSP.
9. Douglas, Mary. 1996. *Cómo piensan las instituciones*. Madrid: Alianza.
10. Douglas, Mary. 2007. *Pureza y peligro*. Buenos Aires: Nueva Visión.
11. Ferguson, James y Akhil Gupta. 1997. "Discipline and Practice: The Field as Site, Method and Location in Anthropology." En *Anthropological Locations*, edited by James Ferguson y Akhil Gupta, 1-46. Los Ángeles: University of California Press.
12. Goffman, Erving. 1961. *Asylums: Essays on the Social Situation of Mental Patients and Other Inmates*. Nueva York: Anchor Books.
13. Harvey, David. 2002. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Editorial Loyola.
14. Hernández, Jaime. 2011. *1960 - Memorias de un desastre*. Valdivia: Arte Sonoro Austral Ediciones.
15. Herzfeld, Michael. 1992. *The Social Production of Indifference*. Chicago: University of Chicago Press.
16. Kearney, Michael. 1995. "The Local and the Global: The Anthropology of Globalization and Transnationalism". *Annual Review of Anthropology* 25: 547-565.
17. Kearney, Michael. 1996. *Reconceptualizing the Peasantry*. Boulder: Westview Press.
18. Lloyd, Martin. 2005. *The History of Man's Most Travelled Document*. Londres: The History Press.
19. Marcus, George. 1998. "Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-sited Ethnography." En *Ethnography through Thick and Thin*, editado por George Marcus, 79-104. Princeton: Princeton University Press.
20. Mauss, Marcel. 1971. *Sociología y antropología*. Madrid: Editorial Tecnos.
21. Peirano, Mariza. 2006. *A teoria vivida e outros ensaios de antropologia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.
22. Ribeiro, Gustavo Lins. 1991. *Empresas transnacionais: um grande projeto por dentro*. São Paulo: ANPOCS/Editora Marco Zero.
23. Ribeiro, Gustavo Lins. 2003. *Postimperialismo: cultura y política en el mundo contemporáneo*. Barcelona: Editorial Gedisa.

24. Sahlins, Marshall. 2007. *Cultura na prática*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ.
25. Sassen, Saskia. 2007. *Una sociología de la globalización*. Buenos Aires: Katz Editores.
26. Sassen, Saskia. 2008. *Territory, Authority, Rights: From Medieval to Global Assemblages*. Princeton: Princeton University Press.
27. Stopford, Martin. 2006. *Maritime Economics*. Londres: Routledge.
28. Torpey, John. 2000. *The Invention of the Passport: Surveillance, Citizenship, and the State*. Cambridge: Cambridge University Press.
29. Wolf, Eric. 2005. *Europa y la gente sin historia*. México: FCE.