

La condición terráquea

El capitalismo mundial es un fenómeno marítimo. Este simple hecho nos da múltiples razones para reflexionar sobre la relación entre el capitalismo y el mar en la actualidad. El océano global sigue sirviendo como ruta comercial, espacio estratégico, banco de peces y cadena de suministro, como lo ha hecho desde el advenimiento del capitalismo (y de hecho mucho antes). Los fondos marinos siguen siendo perforados en busca de combustibles fósiles y minerales, y las costas se urbanizan con fines inmobiliarios y de ocio. Los puertos de contenedores actúan ahora como centros regionales de las complejas redes del comercio mundial, transfiriendo mercancías y generando valor a través de diferentes sectores dependientes del mar de la economía mundial, desde la construcción naval a los seguros, pasando por el transporte de mercancías y los cruceros. El legado y la continuidad de la esclavitud y la servidumbre marítimas, así como las formas de resistencia e internacionalismo que engendraron, siguen siendo fundamentales para las políticas emancipadoras en todo el mundo. La bioprospección ha extendido el alcance del capital hasta las fronteras submarinas más profundas, mientras que el mundo extraterritorial acumula, exhibe y recircula la riqueza, los excedentes y los excesos de las poblaciones superricas del planeta y de sus a menudo indistinguibles socios criminales. Los vertidos tóxicos de nuestra civilización de carbono han sido absorbidos durante siglos

por los océanos, expandiendo, calentando y acidificando la parte de aguas azules del planeta en formas que traerán consecuencias impredecibles pero irreversibles para el resto de la biosfera. Todos estos son aspectos de la compleja interacción entre el capitalismo y el mar que abordamos en este volumen, mostrando cómo ninguno de los dos puede entenderse plenamente sin el otro.

La preocupación central que anima el libro es la destrucción creativa que acompaña a la reproducción de un sistema *social* como el capitalismo en su interacción con una fuerza *natural* como el mar. Los vientos, las corrientes, las mareas y los patrones meteorológicos del océano se han combinado con características bioquímicas y geofísicas como la salinidad, la acidez, la densidad y la temperatura, o con características naturales como bancos de arena, arrecifes, lagunas, ensenadas y bajíos para producir riesgos específicos, dificultades logísticas únicas y obstáculos geográficos singulares en el camino de la acumulación capitalista. A pesar de todo su poder para subsumir la mayor parte de la vida planetaria bajo la lógica del intercambio de mercancías, el capitalismo se enfrenta regularmente a barreras geofísicas a su propia autoexpansión, que en el caso del mar son especialmente desafiantes. Esto se debe en gran medida a que la alta mar no puede ser ocupada ni lugar para asentarse permanentemente como ocurre en el caso de la tierra firme, lo que complica la necesidad del capital de acompasar su circulación constante con las fijaciones espaciales que garantizan la creación de plusvalía. Del mismo modo, desde sus inicios en el «largo» siglo XVI, el capitalismo ha encontrado en el mar un conducto vital para el comercio a larga distancia –incluido el de seres humanos– y el lugar desde el que embarcarse en empresas coloniales fundamentales para su propia existencia. Para el capital, el mar presenta tanto riesgos como oportunidades. Ha actuado periódicamente como lugar y fuente de innovación competitiva y experimentación en finanzas, tecnología, seguros, regímenes laborales y gobernanza espacial, así como un importante obstáculo geofísico en la apropiación de la naturaleza a través del cercamiento y la mercantilización del mar. A su vez, la reproducción ampliada del capital ha transformado radicalmente la naturaleza de los océanos, sobre todo desde la industrialización. Ha transformado las costas y

reconfigurado los ecosistemas marinos mediante el dragado, el vertido, el agotamiento y la descarga. Junto con el calentamiento global, la concentración de gases de efecto invernadero en los océanos está alterando drásticamente los atributos bioquímicos del mar y, con ello, generando cambios en la geofísica marina que se manifiestan en la estratificación de los océanos, en eventos meteorológicos extremos más frecuentes y más intensos, y en el blanqueamiento de los corales, entre otros fenómenos deletéreos.

El punto de partida de este libro es, por tanto, el hecho fundamental, pero a menudo pasado por alto, de que la separación geográfica del planeta Tierra en tierra y mar tiene consecuencias significativas para el desarrollo capitalista. Nuestro predicamento terráqueo –que significa simplemente «compuesto de tierra y agua»– ha obligado desde el principio a diferentes sociedades terrestres a contar con la energía abundante pero potencialmente feroz de la inmensidad líquida que cubre siete décimas partes del planeta, adaptando, creando y transformando diversos espacios costeros y marinos, instituciones y cosmologías a la habitación humana y la reproducción social.² Pero la especificidad histórica de las formaciones sociales capitalistas, con su

- 2 Agradecemos a James Dunkerley que señalara la palabra «terráqueo» en respuesta a una presentación sobre la piratería hace unos años, en la Queen Mary University de Londres. En el capítulo 14 de *Moby Dick*, de Melville, se nos dice que «dos tercios de este globo terráqueo son los Nantucketer». Gillis, J. R. (2012), *The Human Shore: Seacoasts in History*, The University of Chicago Press, Chicago y Londres; Paine, L. (2014), *The Sea and Civilization: A Maritime History of the World*, Atlantic Books, Londres. El presente libro también habría sido impensable sin la larga tradición de la «talasología», antigua y nueva, incluidas las obras fundacionales de Braudel, F. (1996), *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, 2 vols. University of California Press, Berkeley; Chaudhuri, K. N. (1985), *Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge University Press, Cambridge; Rediker, M. (1987), *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*, Cambridge University Press, Cambridge; y Gilroy, P. (1993), *The Black Atlantic: Modernity and Double Consciousness*, Verso, Londres y Nueva York. Para una valoración crítica de estos escritos clásicos y más recientes sobre el mar, véase Horden, P., y Purcell, N. (2006), «The Mediterranean and “the New Thalassology”», *American Historical Review*, Vol. 111, n.º 3, pp. 722-740; y para una útil panorámica histórico-geográfica, véase Lambert, D., Martins, L., y Ogborn, M. (2006), «Currents, Visions and Voyages: Historical Geographies of the Sea», *Journal of Historical Geography*, Vol. 32, n.º 3, pp. 479-493.

impulso inherente a la acumulación competitiva de plusvalía, les ha conferido una relación especial con los océanos. Los rasgos distintivos del capitalismo como modo de producción buscan continuamente trascender el binario tierra-mar en una búsqueda incesante de beneficios, engendrando así nuevas articulaciones de territorialidad terráquea; es decir, alineamientos de soberanía, explotación y apropiación exclusivamente capitalistas en la captura y codificación de espacios y recursos marítimos. Aunque a lo largo del tiempo varias sociedades humanas han participado en diferentes concepciones y prácticas de la territorialidad terráquea, es el capitalismo —especialmente en su forma industrial— el que ha intensificado la relación entre la tierra y el mar, incorporando los océanos a la ley del valor, ampliando las fronteras mercantiles marítimas e intentando en el proceso «aplanar» la división geofísica entre la tierra firme y el agua fluida.³

Aunque insistimos en que existen propiedades materiales inerradicables ligadas a la tierra y el mar, los capítulos que siguen también parten de la base de que estas cambian en el tiempo y el espacio. Por tanto, abordamos necesariamente una relación socio-natural entre lo terrestre y lo marino que el capital ha intentado canalizar y superar en diferentes contextos espacio-temporales. Se trata, además, de una interacción moldeada tanto por la contestación sociopolítica como por la cooperación (en la que participan agencias estatales, sindicatos, empresas y organizaciones internacionales, entre otros organismos) en torno a la parcelación del mar, pero rara vez en condiciones geográficas de su propia elección. La nuestra, por tanto, es una contribución al antiguo y mutuamente enriquecedor intercambio entre el materialismo histórico y la geografía económico política en su más amplia aceptación (incluyendo la explotación de pescadores y marineros, la apropiación de la vida marina y la ordenación del espacio marítimo).⁴ Se organiza en torno a tres fenómenos amplia-

3 Steinberg, P. (2001), *The Social Construction of the Ocean*, Cambridge University Press, Cambridge.

4 Esto se remonta a los primeros escritos de Karl Wittfogel y sus contemporáneos marxistas y, a través de la obra de David Harvey, a Henri Lefebvre. El enfoque de Eric R. Wolf, Sidney W. Mintz, Michael Watts, Nancy L. Peluso, Mike Davis y —con un fuerte sabor foucaultiano— Timothy Mitchell también se nutre de esta

mente espaciales (orden, apropiación, *offshore*) y tres procesos principalmente temporales (circulación, explotación, logística), aunque evidentemente esta división es una cuestión de énfasis relativo, más que de contraste absoluto.

El libro concibe el capitalismo como un modo de producción con su propia lógica distintiva de producción competitiva y acumulación de valor a través de la apropiación de la naturaleza, que, sin embargo, se manifiesta de manera diversa en formaciones sociales concretas a lo largo de diferentes contextos geográficos e históricos. Nuestro principal objetivo es ofrecer un marco analítico a través del cual comprender estos diversos escenarios en los que el capitalismo interactúa con el mar. Subyace a este objetivo un argumento sobre la centralidad del «factor marítimo» en los orígenes y el desarrollo del capitalismo, al tiempo que se argumenta el impacto recíproco de la ley del valor sobre el mundo del agua salada. Aquí está en juego el doble uso de «factor» como fuerza socio-natural con sus propias propiedades y efectos materiales (en nuestro caso, el mar), y la etimología más específica relacionada con la figura humana del agente comercial, o representante de la empresa destinado a las «fábricas» de ultramar (puertos comerciales). El resto de esta introducción identifica los compromisos teóricos que informan el resto del libro, en particular la elaboración de nuestra propia comprensión de las temporalidades y espacialidades que caracterizan la interfaz entre el capitalismo y los océanos, así como las experiencias vitales de los

transacción. Fuera de la tradición marxista, pero muy preocupada por la misma problemática de la relación espacio-temporal entre la sociedad y la naturaleza, se encuentra la escuela de los *Annales* y, en relación con el capitalismo y el mar en particular, la obra de su figura más destacada, Fernand Braudel. Véase la útil síntesis de Burke, P. (2014), *The French Historical Revolution: The Annales School 1929-2014*, Polity, Cambridge. Aunque solo se ocupan intermitentemente de la distinción tierra-mar, varias historias medioambientales también abordan este tema. Véase, entre otros, Richards, J. F. (2006), *The Unending Frontier: An Environmental History of the Early Modern World*, California University Press, Berkeley; Crosby, A. W. (2004), *Ecological Imperialism: The Biological Expansion of Europe, 900-1900*, Cambridge University Press, Cambridge; Beinart, W., y Hughes, L. (2009), *Environment and Empire*, Oxford University Press, Oxford; Grove, R. H. (2010), *Green Imperialism: Colonial Expansion, Tropical Island Edens and the Origins of Environmentalism, 1600-1860*, Cambridge University Press, Cambridge.

pueblos que viven cerca del mar, desde el mar y en el mar durante el período moderno.

Temporalidades

El muy citado poema «El mar es historia», del premio Nobel de Literatura santalucense Derek Walcott, se ha convertido en una abreviatura de las complejas y superpuestas concepciones del tiempo histórico que acompañan a la relación de la modernidad con el mar. Desde la perspectiva de muchos estadounidenses y caribeños de ascendencia africana, la respuesta a la pregunta «pero, ¿dónde está vuestro Renacimiento?» es: «Señor, está encerrado en las arenas del mar / más allá de la plataforma de amarre del arrecife, donde los hombres de la guerra bajaron flotando».⁵ Contrariamente a la percepción común del mar como un suave horizonte de oportunidades que simplemente conecta un mercado con otro, actuando meramente como una superficie en la realización de ensueños masculinistas de aventura y enriquecimiento, los fondos marinos —no solo del Atlántico— también pueden verse como el lugar de descanso submarino, tanto real como imaginario, de vidas sacrificadas y destruidas en el mar. «Cuando las regatas dan caza al *negrero* [...]», decía el escritor martiniqués Édouard Glissant refiriéndose a la travesía del Atlántico,

lo más simple es aligerar la barca tirando por la borda la carga, lastrada con grilletes. Signos de una pista submarina en la Costa de Oro de las islas de Sotavento. Así, toda navegación sobre el esplendor verde del océano —la melancolía de las travesías transatlánticas, la gloria de las regatas deportivas, la tradición de carreras en yola o gomones— sugiere [...] estas profundidades, puntuadas de grilletes apenas oxidados [...] todo el mar al fin dulcemente dispuesto a los

5 Walcott, D. (1986), «The Sea Is History» en *Collected Poems, 1948-1984*, Faber and Faber, Londres, p. 365.

placeres de la arena, como un enorme comienzo, se halla únicamente acompasado por estas bolas enmohecidas.⁶

Para Elizabeth Deloughrey, una de las más elocuentes defensoras de la «marealéctica» que implica este tipo de historias transoceánicas, «el mar no solo facilita la modernidad, sino que está constituido por ella».⁷ Se trata de una afirmación contundente, que queremos tanto respaldar como matizar aquí. La percepción, la concepción y la experiencia vivida del mar se han visto ciertamente transformadas por las fuerzas económicas, políticas, culturales y tecnológicas de la modernidad. Insistimos en que la modernidad también ha sido moldeada fundamentalmente por el mar. Sin embargo, lo que está en juego en la afirmación de Deloughrey es tanto la periodización de esta relación entre la modernidad y los océanos, como el reconocimiento de las temporalidades múltiples, superpuestas y a veces contradictorias que operan durante esta época. Hacemos especial hincapié en que el desarrollo capitalista marca el ritmo de esta interacción entre la modernidad y el mar: una especificidad histórica del capitalismo que, sin embargo, también conlleva temporalidades no simultáneas, como las del Pasaje del medio. Evidentemente, la «unidad submarina» que el autor barbadense Kamau Brathwaite identifica con las conexiones submarinas a través de un archipiélago de diásporas africanas también se aplica a otras civilizaciones marítimas, tanto durante como antes del periodo moderno.⁸ Varios siglos antes de que el Imperio Romano construyera su famosa red de caminos terrestres, los pueblos costeros de la Europa atlántica habían establecido un denso entramado de «vías marítimas» —el *astar mara* gaélico, el *veger* nórdico o el *hwaelweg* (el «camino de las ballenas») en inglés antiguo— que unían el actual norte de España con Inglaterra, Francia e Irlanda, así como

6 Glissant, É. (1997), *Poetics of relation*, University of Michigan Press, Ann Arbor, p. 6. [ed. cast: (2017), *Poética de la relación*, Universidad Nacional de Quilmes, Bernal, p. 40.]

7 Deloughrey, E. (2010), «Heavy Waters: Waste and the Atlantic Modernity», *PLMA*, Vol. 251, n.º 3, p. 705.

8 Brathwaite, K. (1974), *Contradictory Omens: Cultural Diversity and Integration in the Caribbean*, Savacou Publications, Mona, p. 64.

con el Atlántico y el Báltico más allá.⁹ Las poblaciones marineras del Pacífico han desarrollado durante siglos complejas cosmologías que conciben las aguas que las rodean como un «mar de islas», mientras que las sagas nórdica e islandesa reflejan una rica cultura de comercio, destreza, saqueo, conquista y esclavitud marítimos en la que los océanos se convierten en una fuerza histórica activa.¹⁰

La enormidad de la trata de esclavos en el Atlántico no tuvo por tanto precedentes, no por las conexiones submarinas que generó, sino por la readaptación de la milenaria institución de la esclavitud a las exigencias de la acumulación capitalista. El comercio de esclavos integró el comercio de africanos cautivos en el emergente mercado mundial marítimo, contribuyendo así al proceso de desarrollo capitalista en Europa. El mar desempeñó un papel clave en esta experiencia, actuando a la vez como el principal conducto para el tráfico de seres humanos a escala industrial, y como el lugar para la producción de la distancia geográfica necesaria en la generación de beneficios a través del transporte. Visto desde las profundidades del Atlántico y las bodegas de los barcos de esclavos que lo surcaban, hay algo históricamente peculiar en las formas modernas de reproducción social en y a través del mar. El modo de producción capitalista –nacido en tierra, pero desde el principio mirando a los océanos– ha sido el motor central de esta especial relación terráquea. Además, debido a su desigual y prolongado desarrollo geohistórico, el capitalismo ha imbuido a esta asociación de temporalidades peculiares.

9 Macfarlane, R. (2011), *The Old Ways: A Journey on Foot*, Hamish Hamilton, Londres, p. 91.

10 Waddell, E., Naidu, V., y Hau'ofa, E. (eds.), (1993), *A New Oceania: Rediscovering Our Sea of Islands*, The University of the South Pacific School of Social and Economic Development, Suva, Fiyi; Lewis, D. (1994), *We, the Navigators: The Ancient Art of Landfinding in the Pacific*, University of Hawaii Press, Honolulu. Sobre la experiencia nórdica, véase Ambrosiani, B., y Clarke, H. (eds.), (1994), *The Twelfth Viking Congress: Development around the Baltic and the North Sea in the Viking Age*, Birka Studies, Estocolmo; Geipel, J. (1971), *The Viking Legacy: The Scandinavian Influence on the English Language*, David and Charles Ltd, Newton Abbott.; Karras, R. M. (1992), *Slavery and Society in Medieval Scandinavia*, Yale University Press, New Haven; y Roesdahl, E. (1992), *The Vikings*, Penguin, Londres.

Consideremos la noción de «valor» aplicada al comercio transatlántico de esclavos. Los esclavos que esperaban ser vendidos y transportados en los barracones costeros y las fábricas flotantes de África Occidental se encontraban en la confluencia de dos lógicas diferentes, aunque compatibles, de creación de riqueza: una basada en las prácticas del saqueo de esclavos, el tributo, el pago de deudas y el botín de guerra; la otra basada en el comercio de seres humanos, insertada en un mercado transnacional de mercancías más amplio. Ambas prácticas tenían largos antecedentes en África, Europa, las Américas y otros continentes, pero a principios del siglo xvi fue esta última expresión de la obtención de beneficios racializada a través de la «esclavitud civil» la que llegó a dominar el tráfico de seres humanos a través del Atlántico. «Se podría decir», sugiere Robin Blackburn en un esfuerzo por especificar la modernidad de la esclavitud atlántica, «que muchos esclavos romanos eran vendidos porque habían sido capturados, mientras que muchos esclavos africanos que entraban en el comercio atlántico eran capturados para poder ser vendidos».¹¹ Los comerciantes europeos habían creado un nuevo mercado de esclavos al fundar colonias de plantaciones primero en Canarias, Madeira y Cabo Verde, y después en América. Pero había que *convertir* a los cautivos africanos, en palabras de Stephanie E. Smallwood, en mercancías atlánticas.¹² Esto requirió un proceso polifacético y prolongado de desarraigo, clasificación, sometimiento y vigilancia mediante la violencia física y el confinamiento, así como diversos métodos para inducir la «muerte social».¹³ En este caso, el océano no es una mera barrera a la circulación, sino un *lugar*, y el barco un sitio de disciplinamiento social. No es de extrañar que estas prácticas de sometimiento se llevaran a cabo principalmente en las zonas liminares de los fuertes costeros, ya que el océano Atlántico se convirtió en un

11 Blackburn, R. (1997), *The Making of New World Slavery: From the Baroque to the Modern, 1492-1800*, Verso, Londres y Nueva York, p. 10.

12 Smallwood, S. E. (2007), *Saltwater Slavery: The Middle Passage from Africa to American Diaspora*, Harvard University Press, Cambridge, MA y Londres.

13 Para un análisis clásico de la «muerte social», véase Patterson, O. (1982), *Slavery and Social Death: A Comparative Study*, Harvard University Press, Cambridge, MA y Londres.

lugar real, no solo figurativo, en el que diversos individuos africanos se transformaron en el trabajador negro racializado genérico en el momento de su desembarco en el Nuevo Mundo. Como ha argumentado Sowande M. Mustakeem,

No basta con decir que los africanos eran capturados, transformados en mercancías, embarcados fuera de África, vendidos a compradores interesados y convertidos en esclavos una vez trasladados a las plantaciones. El proceso de fabricación humano y, lo que es más importante, las bodegas interiores de los barcos mercantes servían como lugares vitales de poder que los marineros utilizaban para deshumanizar a los cautivos, imponer la dependencia, infligir dolor, establecer autoridad y prohibir cualquier sensación de control sobre la propia vida personal.¹⁴

De este modo, el Pasaje del medio producía tanto valor de uso como de cambio, en el sentido de que los esclavos mercantilizados que se embarcaban en una costa eran brutalmente preparados para trabajar en plantaciones de otra costa y posteriormente vendidos para obtener beneficios. Además, este excedente se integraba en los complejos circuitos de las finanzas capitalistas, los seguros, el transporte marítimo y otras industrias relacionadas con el mar a lo largo de la costa atlántica, y se utilizaba para obtener más beneficios. El transporte forzoso de millones de personas a través del océano Atlántico implicaba la producción de valor a través del movimiento, ya que la carga humana de los modernos barcos de esclavos se transformaba en espacio, llegando a lugares donde podía ser «valorada» y vendida como propiedad. Los atributos psicofísicos específicos de los africanos cautivos —su sexo, edad, tamaño, fuerza, salud y temperamento— constituían la base de la valoración de la propiedad:

Cada esclavo era visto y valorado por poseer una disposición saludable, joven y capaz de reproducirse. Por el contrario, cualquier

14 Mustakeem, S. M., *Slavery at Sea: Terror, Sex, and Sickness in the Middle Passage*, University of Illinois Press, Urbana, Chicago y Springfield, p. 7.

persona percibida como poco saludable, vieja o presumiblemente estéril por naturaleza representaba inversiones arriesgadas y, por tanto, impedimentos extremos en el proceso de asegurar futuras ventas y satisfacer a los clientes.¹⁵

El intercambio rentable era en *cuerpos*, no en tiempo de trabajo. Al mismo tiempo, los marineros encargados de custodiar, castigar y trasladar con seguridad y eficacia esta mercancía humana fueron de los primeros trabajadores industriales en percibir un salario regular que, a pesar de los aspectos coercitivos de la vida de los marineros, correspondía a una compensación por el tiempo de trabajo abstracto.¹⁶

Estas distinciones aparentemente semánticas o técnicas son importantes porque llaman la atención sobre las temporalidades diferentes, contradictorias y a menudo conflictivas puestas en marcha por el comercio marítimo moderno. Como han ilustrado Paul Gilroy, Marcus Rediker, Ian Baucom y otros, el barco esclavista transatlántico encapsulaba tanto el trabajo asalariado capitalista como la antigua esclavitud, el valor de cambio abstracto y el valor de uso concreto, la «libertad» universal y el cautiverio racializado.¹⁷ Los distintos agentes sociales implicados en el Pasaje del medio estaban sometidos tanto al tiempo de rotación de un capitalismo incipiente (estando los esclavos además asegurados, mediante la abstracción de la vida humana como «media general»), como a lo que Orlando Patterson denominó «alienación natal» (separación permanente de las personas de sus parientes), que permitía la esclavitud *de por vida*.¹⁸ El barco de esclavos transportaba tanto un tiempo alienable y uniforme que se introducía en una hoja de contabilidad o en una prima de riesgo

15 Ibídem, p. 43.

16 Christopher, E. (2006), *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730-1807*, Cambridge University Press, Cambridge; y en Rediker, M., *Between the Devil and the Deep Blue Sea*.

17 Gilroy, P. (1993), *The Black Atlantic*, Harvard University Press, Cambridge; Baucom, I. (2005), *Specters of the Atlantic: Finance Capital, Slavery, and the Philosophy of History*, Duke University Press, Durham, NC; Rediker, M. (2008), *The Slave Ship: A Human History*, John Murray, Londres.

18 Patterson, O., *Slavery and Social Death*.

como equivalente universal, como una noción del tiempo incrustada en memorias y cosmologías particulares y ancestrales, ya fueran vividas o sumergidas históricamente, como en los «grilletes apenas oxidados» de Glissant.

Los capítulos que siguen sobre «Circulación», «Explotación» y «Logística» se centran especialmente en estas temporalidades contradictorias, ya que se refieren al papel del mar en los orígenes y la periodización del capitalismo, así como al lugar de la distancia y del tiempo de rotación en la circulación del valor (aunque la noción de Ernst Bloch de la coexistencia «no simultánea» de fenómenos históricos conflictivos también hace su aparición en el capítulo «*Offshore*», donde se exploran los legados y reinenciones de los puestos coloniales de ultramar como centros financieros offshore). En el capítulo sobre «Circulación» intentamos navegar entre el Caribdis de los formalismos ahistóricos que definen el capitalismo simplemente sobre la base de la explotación económica a través del trabajo asalariado gratuito, y el Escila de la regresión infinita por la que todos y cada uno de los casos históricos de intercambio de mercancías se clasifican como capitalistas. Nuestra posición puede resumirse así: en algún momento del «largo» siglo xvi (1450-1650) surgió una forma históricamente particular de «comprometer el trabajo social en la transformación de la naturaleza»,¹⁹ primero en la campiña inglesa, y luego se extendió gradual y desigualmente a ultramar al engancharse a circuitos preexistentes de comercio a larga distancia. Este peculiar modo de producción se injertó en todo tipo de regímenes laborales, formas de gobierno e instituciones socioculturales, pero sin renunciar nunca a su cualidad indispensable: la acumulación competitiva de plusvalía con el propósito de generar incesantemente más valor. Argumentamos a lo largo del libro que es esta lógica la que da forma a la modernidad capitalista como época y condición históricas. Es el imperativo de la creación de valor lo que produce el mar como espacio particular de explotación, apropiación y ordenación del mundo durante el periodo moderno. Estos procesos de destrucción creativa son, sin duda, prolongados, desiguales y, en algunos casos, infructuosos. En los capítulos

19 Wolf, *Europe*, p. 298.

que siguen dividiendo el tiempo histórico en diferentes periodos, reflejando las diversas formas en que múltiples innovaciones tecnológicas (por ejemplo, el barco de vapor), cambios geopolíticos (el auge del navalismo imperialista), transformaciones económicas (la fundación de compañías fletadas) o convenciones legales (la libertad del mar) aparecen, desaparecen y reaparecen en diferentes coyunturas de la historia moderna de los océanos. Sin embargo, se parte de la base de que los imperativos capitalistas que se acaban de identificar encuentran expresiones históricas cualitativamente diferentes en tres épocas: la del capitalismo comercial (de 1651 a 1849), la del capitalismo industrial (de 1850 a 1973) y la del capitalismo neoliberal (de 1974 a la actualidad). En todo ello, el mar es historia, pero una historia caracterizada tanto por rupturas radicales como por conexiones duraderas. Además, el ritmo al que se desarrollan los cambios también varía entre periodos históricos y dentro de los distintos entornos: los océanos de la Tierra o su criosfera han cambiado más lentamente que, por ejemplo, nuestras ciudades. Del mismo modo, la conquista de las Américas o la Revolución Industrial aceleraron posiblemente la transformación de la naturaleza, siendo el calentamiento global el ejemplo más claro de ello. Así pues, las propiedades geofísicas del mundo de las aguas profundas desempeñan un papel importante a la hora de definir cuál es el equilibrio entre cambio y continuidad cuando se piensa en el capitalismo y el mar, por lo que pasamos ahora a analizar los determinantes geográficos de esta relación.

Espacialidades

A pesar de su asociación etimológica con el término «desperdicio» [*waste*], la «vastedad» [*vastness*]²⁰ del mar ha sido para muchas sociedades fuente de grandes riquezas. Ya hemos mencionado las sofisticadas cosmovisiones e instituciones de las culturas náuticas –tanto antiguas como modernas– que encuentran en los océanos una

20 En inglés, ambos términos comparten etimología (proveniente del latín: *vastus*), coincidencia que no se da en castellano [N. del T.].

crucial fuerza vital y poder cósmico. Las percepciones de la escala que acompañan a la noción de «vastedad» también implican una variación histórica de lo que constituye la distancia, la ubicación, la lejanía, la marginalidad y la periferia. Sin embargo, el auge y la reproducción global del capitalismo han dotado a estas categorías geográficas de una cualidad distintiva al relacionarlas a los procesos de acumulación de capital. En el caso concreto del mar, la producción de distancia en el comercio transatlántico de esclavos que hemos analizado anteriormente se basaba en la generación de riqueza a través de la acumulación diferencial: «comprar barato» en una costa y «vender caro» en la otra. El océano Atlántico actúa aquí como una auténtica barrera geofísica y logística en los traslados forzosos de población, pero también crea múltiples oportunidades de obtención de beneficio para aseguradores, comerciantes, banqueros, armadores y esclavistas, fabricantes y constructores navales, al convertir la distancia en un mercado de riesgo, crédito, fabricación, intercambio de mercancías y transporte. Con el desarrollo del capitalismo industrial, los océanos se mercantilizaron cada vez más: sus recursos vivos e inanimados se apropiaron, extrajeron y procesaron en la realización del valor de cambio, hasta el punto de que las cuotas de pesca o la exploración de los fondos marinos y la bioprospección también se están financiarizando. Sin embargo, dado que los océanos conservan algunas propiedades biofísicas y geofísicas intrínsecas que se resisten a la valorización, el capital se ha visto obligado periódicamente a experimentar e intentar imponer nuevas formas de explotación en el mar y de apropiación y ordenación de los océanos. Nos referimos principalmente a formas espacio-jurídicas como las zonas económicas exclusivas (ZEE) o el régimen de «pabellón (o bandera) de conveniencia» de registro abierto, aunque también se aplican concepciones «volumétricas» de la apropiación como las cuotas individuales transferibles (CIT) en la pesca. En el fondo, estos ejercicios de valorización capitalista del mar plantean algunas de las preguntas fundamentales del libro: ¿dónde reside la autoridad en alta mar? ¿Cuál es el papel de la naturaleza en la reproducción del capital? ¿O a quién pertenece el pescado?

Los humanos han utilizado los océanos principalmente como fuente de energía, proteínas y propulsión. Obviamente, los vientos,

las corrientes y las mareas se han aprovechado para el transporte, mientras que las ballenas, las morsas, las focas, los peces, los crustáceos, los moluscos y otra flora y fauna costera –desde las algas marinas hasta los percebes– se transformaban en alimento, fertilizante y combustible. Pero la mercantilización capitalista de estos «dones gratuitos de la naturaleza» no ha sido nada sencilla y, en muchos casos, ha resultado mucho más difícil que en tierra firme. En el capítulo «Apropiación», nos centramos en el caso de la pesca de captura que, a pesar de la inversión en tecnologías como los dispositivos de concentración de peces, el cerco de jareta y la detección por sonar, sigue sin poder encerrar a especies altamente migratorias como el atún, que se mueven a caballo entre distintas jurisdicciones en alta mar. A diferencia de las tierras de cultivo o los bosques –y sin perjuicio de la notable excepción de la acuicultura costera–, el rendimiento de los océanos no puede «mejorarse» artificialmente (aunque puede agotarse y restaurarse), ni la mayor parte de su biomasa pelágica puede cercarse físicamente como propiedad privada (la cría en granjas de atún de especies de alto valor para el mercado japonés del *sashimi* es uno de los pocos experimentos que han resultado rentables). En su lugar, la apropiación capitalista ha tenido que adaptarse –mediante mecanismos como la extracción de rentas de la ZEE o las cuotas pesqueras– a las propiedades naturales del valor en movimiento que son las especies altamente migratorias. El capital, con el apoyo de organismos estatales y multilaterales, abre así nuevas fronteras mercantiles marinas en un esfuerzo por capturar y vender parcelas de los océanos y su biomasa. Lo mismo puede decirse de la energía eólica y de las olas que originalmente impulsaron el comercio y el transporte capitalistas durante la era de la vela, y que en nuestra era dependiente del carbono sigue contribuyendo significativamente a los cálculos comerciales de las compañías navieras y sus aseguradores (los patrones meteorológicos, las corrientes de marea y la profundidad del agua siguen desempeñando un papel en estos cálculos). Aunque el transporte marítimo sigue siendo el medio más rentable de transportar mercancías a larga distancia, también hay puntos geofísicos de congestión –los principales estrechos del mundo– que determinan el trazado de las principales rutas marítimas de la economía

mundial. Independientemente de las fantasías líquidas de flujos de mercancías sin fisuras a través de los océanos, las fricciones en el mar (tormentas, piratas, averías mecánicas) o en tierra (inspecciones, huelgas, costes de combustible) siguen caracterizando el transporte marítimo de mercancías.²¹ Además, a lo largo de la historia y a lo largo de las estaciones, los mares se comportan de manera diferente, siguiendo los cambios no solo del clima y el tiempo, sino también de la salinidad, la temperatura, la densidad y la profundidad. Todos ellos son fenómenos geofísicos que incluso los submarinos o los portacontenedores tecnológicamente más avanzados deben tener en cuenta para desempeñar eficazmente sus tareas.

Todo esto se traduce en un argumento sobre la materialidad distintiva del mar,²² y su poder para moldear el desarrollo capitalista. Las cualidades únicas del mundo del agua salada que acabamos de esbozar han brindado sin duda oportunidades excepcionales para la creación de valor, pero también han demostrado ser resistentes a la acumulación capitalista precisamente por las mismas razones: por supuesto que se pueden extraer hidrocarburos y minerales en alta mar a grandes profundidades, y desalinizar el agua para una habitación humana más permanente en el mar o junto a él, pero los océanos (no a diferencia de la explotación del espacio exterior) exigen un alto precio por esa subordinación de las fuerzas naturales a la mayor extensión de las fronteras mercantiles. Gran parte de ese coste proviene del mantenimiento de un orden marítimo principalmente, aunque no exclusivamente, mediante la combinación del derecho internacional público y las fuerzas navales. Lo más cerca que el planeta ha estado (todavía) de una Tercera Guerra Mundial fue durante la crisis de los misiles de Cuba de 1962, cuando los soviéticos consiguieron desplegar armas nucleares marítimas a unas 100 millas

21 Gregson, N., Crang, M., y Antonopoulos, C. N. (2017), «Holding Together Logistical Worlds: Friction, Seams and Circulation in the Emerging “Global Warehouse”», *Environment and Planning D*, Vol. 35, n.º 3, pp. 381-398.

22 «Materialidad» es un término diabólicamente polisémico, que encierra todo tipo de significados a menudo compatibles. Para un buen análisis de sus usos geográficos, véase Bakker, K., y Bridge, G. (2006), «Material Worlds? Resource Geographies and the “Matter of Nature”», *Progress in Human Geography*, Vol. 30, n.º 1, pp. 5-27.

del territorio estadounidense. Durante la mayor parte de ese siglo, y sobre todo después de 1945, Estados Unidos había llegado a ejercer una hegemonía mundial a través de su inexpugnable primacía naval y comercial en alta mar. La URSS, por el contrario, salió de la Segunda Guerra Mundial como la superpotencia claramente más débil, pero este desequilibrio con respecto a Washington se vio exacerbado por la falta de acceso de Moscú a bases navales significativas fuera de la masa terrestre euroasiática (desde luego no hasta las revoluciones africanas y árabes de la década de 1970). La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), como veremos en los capítulos «Orden» y «Apropiación», ofreció a los soviéticos y a muchos de sus aliados una mayor influencia sobre sus recursos marinos, principalmente en la institución de la ZEE de 200 millas náuticas.

Sin embargo, esta regulación de los «bienes comunes globales» que son los mares más allá de las aguas territoriales de doce millas náuticas ha beneficiado en gran medida a las empresas y economías capitalistas (y no, por ejemplo, a las pesquerías pequeñas o cooperativas) en la medida en que el principio de la libertad de los mares favorecía a las naciones marítimas de la fachada del Atlántico Norte que, en siglos anteriores, habían creado un collar de colonias de ultramar que conectaban sus imperios basados en el capitalismo comercial. El legado geográfico del imperialismo capitalista, tanto comercial como industrial, también es evidente en las redes *offshore* centradas en Londres que conectan las jurisdicciones secretas y los centros financieros de las dependencias de la Corona del Caribe y del canal de la Mancha con las antiguas colonias de Singapur y Hong Kong. Aquí, una vez más, la geografía física importa, ya que la base naval, la libre navegación y el acceso a los servicios financieros a través de las zonas horarias que apuntalaron el desarrollo capitalista bajo la hegemonía británica y ahora estadounidense siguen dependiendo del posicionamiento estratégico. Que la distancia es relativa y que el espacio se produce es algo evidente; las preguntas son: ¿en relación con qué? ¿Y producido por quién? ¿Con qué fin y en qué condiciones? Nuestra respuesta es que la producción histórica de espacios como Diego García o las Islas Caimán como emplazamientos,

respectivamente, de poder naval y financiero es relativa al ascenso del imperialismo británico y, posteriormente, estadounidense. Su ubicación no es meramente fortuita, como tampoco lo es su insularidad geográfica. A pesar de su conexión «topológica» con redes imperiales más amplias, Diego García y las Islas Caimán también están estratégicamente situadas en relación con las mayores reservas de petróleo conocidas del mundo y dentro del huso horario oriental estadounidense; y su condición de islas facilita la reivindicación de un estatus jurisdiccional excepcional muy fundamental para su valor como lugares distintivos.

A lo largo del libro, hacemos hincapié en cómo —en una adaptación modificada de la formulación de Andreas Malm— los atributos materiales del mar deben considerarse autónomos de la lógica del capital, aunque conectados a ella.²³ Con Malm, queremos reconocer el poder causal inherente a las fuerzas naturales (en nuestro caso, el mar y su biota) sin dejar de reconocer que estas se modifican por la intervención humana. La naturaleza terráquea del planeta es ineluctable y socialmente significativa, pero la manera en las que lo es variará obviamente en función de las formas dominantes de reproducción social en una época y un lugar determinados. Por eso nuestro materialismo es a la vez histórico y geográfico. Una vez más, no cabe duda de que una «primera» naturaleza, dada y no mercantilizada, conserva muchas de sus propiedades materiales incluso cuando se transforma en una «segunda» naturaleza, producida por el valor de cambio: los canales de Suez y Panamá, por ejemplo, se construyeron sobre istmos naturales. Como dice Neil Smith de toda la materia social, «aunque su forma ha sido alterada por la actividad humana, no cesan de ser naturales en el sentido de que ahora son, de alguna manera, inmunes a las fuerzas y procesos no humanos —la gravedad, la presión física, la transformación química

23 Malm, A. (2018), *The Progress of This Storm: Nature and Society in a Warming World*, Verso, Nueva York y Londres. Malm, a su vez, toma prestada y desarrolla esta formulación tanto de Negri, A. (1991), *Marx beyond Marx: Lessons on the Grundrisse*, Autonomedia, Nueva York [ed. cast.: (2001), *Marx más allá de Marx: Cuaderno de trabajo sobre los Grundrisse*, Akal, Madrid]; Merchant, C. (2016), *Autonomous Nature: Problems of Prediction and Control*, Routledge, Nueva York.

o la interacción biológica—».²⁴ Nuestro reto consiste, en cambio, en identificar las múltiples tensiones y contradicciones que se derivan de tales interacciones, y en tratar de ofrecer alguna jerarquía causal a la hora de explicar los procesos estructurados generados por la valorización capitalista de la naturaleza. Como comentamos en el capítulo «Apropiación», las variaciones socio-naturales tanto en los gustos de los consumidores internacionales como en las cualidades naturales de las distintas especies de atún determinan las técnicas de captura industrial y el procesamiento en ese sector. Del mismo modo, ahora sabemos que las emisiones industriales de carbono están transformando activamente los atributos naturales del mar, pero sus consecuencias —más allá del calentamiento, la expansión y la acidificación cuantificables de los océanos— siguen siendo impredecibles, en gran medida debido a la compleja interacción entre los procesos biofísicos/químicos y sociales. También en esto hay un coste que va más allá del que se contabiliza a través de la noción neoliberal de «externalidades negativas» en el sentido de que, como indica el aparente consenso entre los científicos del clima, el aumento del calentamiento global más allá del umbral extra de 2 °C conducirá, entre otras cosas por el cierre de ciertas formas de circulación oceánica, a un cambio climático irreversible y catastrófico.

En el resto del libro, por tanto, entendemos el océano global en toda su variedad cambiante como parte de lo que Jason W. Moore denomina «naturaleza histórica»: una relación dialéctica y, por tanto, siempre cambiante, aunque asimétrica y estratificada, entre la naturaleza y la sociedad (y, de hecho, dentro de la sociedad).²⁵ Como han demostrado recientes investigaciones geográficas basadas en las teorías del «ensamblaje», del «Nuevo Materialismo» o del «actor-red», las fuerzas naturales no son meros objetos pasivos de la actividad

24 Smith, N. (2010), *Uneven Development: Nature, Capital and the Production of Space*, Verso, Nueva York y Londres, p. 68. [ed. cast.: (2020), *Desarrollo Desigual: Naturaleza, Capital y la Producción del Espacio*, Traficantes de Sueños, Madrid, p. 78.]

25 Moore, J.W. (2015), *Capitalism and the Web of Life: Ecology and the Accumulation of Capital*, Verso, Londres.

humana, y la vida y la energía oceánicas no son una excepción.²⁶ Nuestro análisis del capitalismo y el mar indica que, si bien toda la materia tiene potencia, el hecho de que esta tenga un significado social tiene mucho que ver con estructuras y agencias eminentemente humanas: los vientos, las mareas y las corrientes oceánicas, como ya hemos señalado, se rigen por leyes geofísicas autónomas que ciertamente están relacionadas con la dinámica biosférica y más allá, por supuesto, con el Sol y la Luna. Pero también han sido alteradas –de forma radical desde la aparición del capitalismo fósil– por la actividad humana. Es más, el poder social de esta impresionante energía natural está mediado, por definición, por prácticas e instituciones humanas de gobierno, conocimiento, reproducción y explotación que marcan mediante puntos de inflexión críticos o estructuras duraderas el «proceso puro» de desterritorialización y reterritorialización. Contrariamente a Philip Steinberg y Kim Peters, no reconocemos el lugar marino como algo «provisional y para siempre [...] (re)producido»,²⁷ sino que consideramos que existen lugares específicos de reproducción socio-natural (por ejemplo, la ZEE o el barco pesquero de registro abierto) *porque* siguen prevaleciendo estructuras de gobierno notablemente estables, como los derechos de propiedad privada o la jurisdicción estatal. Por tanto, no se trata

26 El llamamiento de Philip Steinberg y Kim Peters a una «ontología húmeda», en la que «el océano –a través de su reforma material, su agitación móvil y su temporalidad no lineal– crea la necesidad de nuevas formas de entender la cartografía y la representación, la vida y el conocimiento, el gobierno y la resistencia», es una propuesta atractiva para aquellos que deseamos desnaturalizar la separación entre la tierra y el mar, sin dejar de reconocer sus particularidades materiales. Pero nos separamos de estas formulaciones cuando atribuyen a «actantes» heterogéneos, no humanos y más que humanos, poderes agentivos «que pueden exhibir provisionalmente organizaciones internamente coherentes y eficaces; objetos que se forman y emergen dentro de campos relacionales, cuerpos que componen su entorno natural de formas que son corporalmente significativas para ellos, y subjetividades que son como series abiertas de capacidades o potencias que emergen de forma azarosa y ambigua dentro de una multitud de procesos orgánicos y sociales». Steinberg, P., y Peters, K. (2015), «Wet Ontologies, Fluid Spaces: Giving Depth to Volume through Oceanic Thinking», *Environment and Planning D*, Vol. 33, n.º 2, p. 258.; Cole, D. y Frost, S. (eds.), (2010), *New Materialisms: Ontology, Agency, and Politics*, Duke University Press, Durham, NC y Londres, p. 10.

27 Steinberg y Peters, «Wet Ontologies», op. cit., p. 258.

de descartar los poderes emergentes y las capacidades a menudo impredecibles de toda la materia, sino más bien de insistir en que estos se encuentran inmersos en relaciones jerárquicas duraderas en las que la agencia humana –para bien o para mal– sigue reclamando el papel dominante. Estos supuestos ontológicos son especialmente importantes para nuestro relato porque ayudan a justificar el énfasis que ponemos en el metabolismo entre sociedad y naturaleza en la producción de territorialidades terráneas. Esto se hará especialmente evidente en nuestra discusión sobre «Logística» y también sobre «Apropiación», ya que es aquí donde se demuestra que incluso las innovaciones sociales más poderosas relacionadas con el capitalismo y el mar –desde la galera al contenedor marítimo, desde el enlatado de marisco a las organizaciones regionales de gestión de la pesca– están condicionadas geográficamente por nuestro predicamento terráneo, produciendo así nuevas formas espaciales como las ZEE o los puertos de contenedores y los centros logísticos, precisamente donde la tierra se encuentra con el mar.

Vidas

No podemos entender la grave situación mundial actual, ni el lugar que ocupa el mar en ella, sin considerar los océanos como espacios eminentemente sociales, en los que se han producido y se siguen produciendo todo tipo de luchas y transformaciones radicales. Las implicaciones políticas y las perspectivas de estos cambios se debatirán en las conclusiones del libro, pero a lo largo del resto del volumen queremos ilustrar cómo, incluso (o especialmente) cuando se presenta como oculto, distante y remoto, el mar nunca está vacío, ni siquiera alejado de la tierra. A su manera, cada capítulo del libro trata de hacer honor a la petición de Marcus Rediker de «ver los mares y océanos del mundo como lugares reales, donde se ha hecho mucha historia, y de hecho se sigue haciendo», teniendo en cuenta, además, que *«la historia marítima no es simplemente la historia de grandes hombres blancos, amantes de la nación, al servicio de un pequeño promontorio de tierra lejos de la masa de tierra asiática, una vez llamada Cristiandad*

y finalmente “Europa”». ²⁸ Ya se trate de las mujeres conserveras de atún que aparecen en el capítulo «Apropiación» o de los marinos del sur de Asia que aparecen en «Explotación»; de los pobres, marginados y oprimidos de diversas naciones y grupos étnicos que fueron transportados internacionalmente para crear el mundo moderno de ultramar; o de los comerciantes y marinos africanos y asiáticos que introdujeron a los europeos medievales en las nuevas técnicas maríneas fundamentales para la circulación, un libro sobre el capitalismo y el mar no puede evitar la clase, el género, el internacionalismo y el racismo, ni las complejas y contradictorias historias de vida que encarnan tales experiencias. Si el capital se ha acercado históricamente a los océanos como un lugar de riesgos y oportunidades, también lo han hecho muchos grupos e individuos que han cruzado la alta mar bajo coacción o voluntariamente. La variopinta tripulación de personajes de la fascinante trilogía *Ibis* de Amitav Ghosh, que ficciona el imperialismo británico en el sur y en el este de Asia a mediados del siglo XIX, tiene algo en común: independientemente de sus orígenes sociales, género, nacionalidad, edad o color, el mar les transformó profundamente de formas que habrían sido impensables si hubieran permanecido en tierra. ²⁹ Las historias reales de cambio marino personal y colectivo se reflejan en las innumerables experiencias similares a la de Dada Amir Haider Khan. Nacido en 1900 en el distrito de Rawalpindi (en el actual Pakistán), se alistó en la marina mercante británica a los 14 años, se embarcó hacia Estados Unidos, donde fue politizado por nacionalistas sudasiáticos e irlandeses, se afilió al Partido Comunista y emprendió una carrera de militancia radical que le llevó a ser enviado por la Comintern de Nueva York a

28 Rediker, M. (2004), *Toward a People's History of the Sea*, Cambridge University Press, Cambridge. Killingray, D., Lincoln, M., y Rigby, N. (eds.), (2004), *Maritime Empires: British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, Boydell Press, Woodbridge, p. 198.

29 Ghosh, A. (2008), *Sea of Poppies*, Picador, Londres; (2011), *River of Smoke*, Londres: Picador; (2015), *Flood of Fire*, Picador, Londres. Véase la mesa redonda (2016), «History Meets Fiction in the Indian Ocean: On Amitav Ghosh's *Ibis* Trilogy», *American Historical Review*, Vol. 121, n.º 5, pp. 1521-1565.

Moscú y, más tarde, a Bombay y Lahore.³⁰ Como vimos al principio de esta Introducción, incluso para aquellos para los que el mar es un cementerio submarino, puede ser y ha sido invocado poderosamente como un lugar de memoria y resistencia generador de otros recursos culturales y políticos para la emancipación revolucionaria.

Dicho esto, a lo largo del libro intentamos evitar un transnacionalismo jovial que a veces se filtra en las concepciones del mundo marítimo como un espacio híbrido e indeterminado de flujos aleatorios, corrientes cruzadas caóticas y redes horizontales. Por lo general, el mar ha sido un lugar de cruel confinamiento y explotación fundamental para el auge del imperialismo moderno y ha sido testigo de la reinención de las prácticas más viles de opresión y degradación humana integrantes de estas formas de dominio. También se ha convertido en un lugar clave en la oclusión de residuos tóxicos, excedentes de riqueza y ensayos destructivos de armas nucleares, entre otras «externalidades». La vida de los océanos se ha caracterizado por la violencia masculinista, las jerarquías racializadas y la brutal explotación laboral, y solo intermitentemente —aunque de forma conmovedora— ha fomentado lazos de solidaridad humana y movilización política clave para las modernas campañas por la justicia y la igualdad. No queremos, por tanto, idealizar el mar ni ocultar el hecho de que, al analizar los orígenes y el desarrollo del capitalismo desde una perspectiva marítima, podemos privilegiar inadvertidamente las historias de algunos pueblos y regiones sobre las de otros. La historia del mundo moderno está inextricablemente ligada al Atlántico, pero a lo largo del libro mostramos cómo todos los demás océanos son fundamentales en esta historia, hasta el punto de que resulta imposible disociar, por ejemplo, la «caída» de las trece colonias americanas de Gran Bretaña en el Atlántico del pivote hacia el Este del «nuevo» imperio británico tras la batalla de

30 Esta y otras vidas internacionalistas se relatan en Balachandran, G. (2012), *¿Globalizing Labour? Indian Seafarers and World Shipping, c.1870-1945*, Oxford University Press, Nueva Delhi. Véase también Featherstone, D. (2015), «Maritime Labour and Subaltern Geographies of Internationalism: Black Internationalist Seafarers' Organising in the Interwar Period», *Political Geography*, Vol. 49, pp. 7-16.

Plassey (1757), o el auge del imperialismo estadounidense a partir de 1898 de la rivalidad con un Japón también emergente por el dominio del océano Pacífico.

Del mismo modo, reconocemos nuestro prejuicio hacia las vidas marítimas *en* el mar, en lugar de las que se viven *fuera* del mar pero predominantemente en tierra (con algunos de los prejuicios de género que esto también conlleva). Los estibadores, sus esposas y familias, los constructores navales, los cordeleros, los taberneros, las trabajadoras del sexo, los porteadores y el amplio abanico de personas dependientes del océano que viven en las comunidades portuarias del mundo no ocupan un lugar tan destacado en nuestro estudio como los marineros. Sin embargo, en los capítulos «Circulación», «Explotación» y «Logística», en particular, tratamos de subrayar la primacía de las infraestructuras y redes sociales terrestres en la reproducción del capitalismo en el mar. El predicamento terráqueo del subtítulo de la Introducción hace referencia a una interacción constante y generativa entre la tierra y el mar a la hora de reproducir el trabajo, el capital y el valor marítimos: el trabajo afectivo de los compañeros (generalmente mujeres) que se quedan en tierra resulta vital para mitigar la deserción (abrumadoramente masculina) en el mar;³¹ las instituciones terrestres de riesgo, crédito, regulación, construcción, repostaje, mantenimiento y reparación son cruciales para el buen funcionamiento de las finanzas en alta mar y las pesquerías lejanas. El mar es un dominio del capitalismo tanto como lo es del patriarcado, y en la medida en que nuestra narrativa se concentra a veces en las vidas y las penurias de los hombres, esto es a modo de

31 Creighton, M.S., y Norling, L. (eds.), (1996), *Iron Men, Wooden Women: Gender and Seafaring in the Atlantic World, 1700-1920*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, MD. Véase también el estudio de Heide Gerstenberger sobre los marineros alemanes durante la era de la navegación, donde subraya cómo el mundo de la vida en tierra afectaba a las relaciones en el lugar de trabajo y viceversa: «La conexión social entre los distintos círculos de parientes, amigos y conocidos [de los marineros] era lo suficientemente estrecha como para que cualquiera que se comportara de forma desviada comprendiera que los parientes, los amigos, la chica con la que esperaba casarse —en resumen, todo la gente en su mundo— tarde o temprano serían informados». Gerstenberger, H. (1996), «Men Apart: The Concept of “Total Institution” and the Analysis of Seafaring», *International Journal of Maritime History*, Vol. 8, n.º 1, p. 177.

reflexión sobre la realidad material de una esfera masculinizada, y no una justificación política. En la Conclusión tratamos de identificar posibles vías para futuras investigaciones sobre la relación entre producción y reproducción a la hora de reflexionar sobre el capitalismo y el mar.

Las agencias del Estado moderno, los sindicatos, las corporaciones marítimas, las organizaciones multilaterales, los grupos empresariales y los movimientos políticos aparecerán a lo largo del libro como protagonistas principales de la mediación entre el capitalismo y el mar. Como sugeriremos en varios capítulos, el mar ha sido decisivo para la formación de la clase moderna, ya sea de pescadores, comerciantes, marineros o, como ya se ha mencionado, estibadores en tierra, trabajadores navieros, banqueros, camioneros, traficantes de esclavos o trabajadores de fábricas de conservas o plantaciones. El resultado de las luchas (geo)políticas y las disputas socioeconómicas por los excedentes, las rutas comerciales, los derechos de acceso, las cuotas, las subvenciones, la seguridad, los salarios o las condiciones laborales ha variado considerablemente. Sin embargo, no cabe duda de que en varias coyunturas clave (a principios del siglo xvii en Europa, hacia finales del siglo xix en América y Asia Oriental, en todo el mundo desde la década de 1970) un «factor marítimo» distintivo ha impulsado el desarrollo capitalista mediante una combinación de innovación tecnológica o institucional, expansión imperial, violencia organizada, inversión estatal y cooperación multilateral. Como analizamos en los capítulos «Circulación» y «Orden», es difícil entender el auge del capitalismo inglés y la formación del Estado sin tener en cuenta el fenomenal papel de la guerra, el comercio y el saqueo de ultramar en este proceso, y el lugar de empresas como Lloyds o Peninsular and Oriental (P&O) para facilitarlos. Del mismo modo, el capitalismo japonés es inconcebible sin tener en cuenta los orígenes marítimos de *zaibatsu* como Mitsubishi o Mitsui. Recurrimos a ejemplos ilustrativos para defender nuestro argumento central de que, al buscar constantemente nuevas formas de valorizar los océanos, el capital produce nuevas formas terráqueas de apropiación, explotación y ordenación del mundo, a veces en convergencia, pero generalmente en antagonismo tanto con el trabajo como con la naturaleza.

No hay agencia humana sin imaginación, por lo que un último aspecto de nuestra comprensión del capitalismo y el mar se refiere a las ficciones, proyecciones e ideologías que han contribuido a este romance —este fetiche de la mercancía— entre el valor y el mundo marítimo. Al examinar los orígenes y la evolución del mundo marítimo en el capítulo dedicado a ese tema, se hace evidente una presencia utópica en la relación entre capitalismo y mar. Las islas, en particular, son valoradas entre los superricos de hoy en día de manera no muy distinta a las utopías renacentistas por sus cualidades vírgenes, fértiles y edénicas que, combinadas con la lejanía, la exclusividad y el aislamiento, las distinguen de la sociedad plebeya terrestre.³² Lo que tiende a omitirse en tales asociaciones es el acto político de secesión que caracterizó la creación de la Utopía de Moro, y que en los casos históricos reales de, por ejemplo, Bermudas, Hong Kong o Singapur, supuso la conquista, el trabajo forzado y la segregación racial antes de que estos Estados insulares fueran rebautizados como centros financieros offshore. Del mismo modo, los estudiosos de la cultura inglesa del siglo XVIII han señalado las profundas interconexiones entre el auge de la novela inglesa moderna y el desarrollo de una imaginación financiera entre el público en general durante las décadas posteriores a la fundación del Banco de Inglaterra.³³ Autores de principios del siglo XVIII como Daniel Defoe y Jonathan Swift combinaron su trabajo como novelistas con el arte de «proyectar» y promover empresas financieras como la malograda Compañía de los Mares del Sur, cuyo objetivo era generar crédito para, y beneficiarse de, futuros rendimientos de inversiones intangibles e invisibles.³⁴ Más recientemente, entre los *seasteaders*³⁵ (neo)liberales, la celebración de

32 Kneale, V. J. (2017), «Islands: Literary Geographies of Isolation and Transformation», en Tally, R. (ed.), *Routledge Handbook of Literature and Space*, Routledge, Londres y Nueva York, pp. 204-213.

33 Wennerlind, C. (2011), *Casualties of Credit: The English Financial Revolution, 1620-1720*, Harvard University Press, Cambridge.

34 Hamilton, V. y Parker, M. (2016), *Daniel Defoe and the Bank of England: The Dark Arts of Projectors*, Zero Books, Winchester y Washington D. C.

35 Término del inglés que se refiere a quienes construyen o habitan en viviendas en la alta mar [N. del T.].

los océanos como un horizonte de posibilidades, donde el desplazamiento físico conduce a la movilidad social y al desarrollo personal, está en gran medida conectada con la imaginación del mar como un vacío sin lugar que borra la memoria y la identidad, permitiendo a individuos emprendedores (generalmente hombres blancos) embarcarse en un viaje de autodescubrimiento que cambia la vida.³⁶

Tales invocaciones del mar y sus islas como lugares de libertad y abundancia son sin duda producto de una época y un lugar concretos. En Occidente, como sugiere el erudito estudio de Alain Corbin, el mar era principalmente temido y vilipendiado como reino del caos y la destrucción pero, coincidiendo con el ascenso de la hegemonía marítima holandesa a principios del siglo XVII, el mar y sus costas empezaron a ser objeto de admiración:

Dos imágenes clave rigen esta identidad nacional: los holandeses habían domado la furia de los océanos y la habían sometido con éxito a sus objetivos mercantiles [...]. La milagrosa afluencia de las costas reforzaba la imagen de Holanda como país bendecido por Dios. La fecundidad de los arenques recompensaba el trabajo de los pobres que vivían en la costa, del mismo modo que la prosperidad de las flotas compensaba la audacia de los ricos armadores.³⁷

Aunque en modo alguno ignoramos el poder ideológico de las representaciones marítimas en la cultura del capitalismo —desde J.M.W. Turner hasta la segunda temporada de *The Wire*—, los capítulos que siguen solo hacen referencia de pasada al mar en la cultura popular o en la alta cultura.³⁸ Tal vez sea más controvertido

36 Miéville, C. (2017), «Floating Utopias», *In These Times*, 28 de septiembre de 2007, inthesetimes.com.

37 Corbin, A. (1994), *The Lure of the Sea: The Discovery of the Seaside in the Western World 1750-1840*, trans. Jocelyn Phelps, Polity Press, Cambridge, p. 33.; Connery, C. (2006), «There Was No More Sea: The Supersession of the Ocean, from the Bible to Cyberspace», *Journal of Historical Geography*, Vol. 32, n.º 3, pp. 494-511.

38 Cohen, M. (2012), *The Novel and the Sea*, Princeton University Press, Princeton.; Peck, J. (2001), *Maritime Fiction: Sailors and the Sea in British and American Novels, 1719-1917*, Palgrave, Londres.; Casarino, C. (2002), *Modernity at Sea: Melville, Marx, Conrad in Crisis*, Minnesota University Press, Minneapolis.

que dediquemos menos atención de la deseable a las culturas técnicas –desde la cartografía y la oceanografía hasta la navegación y las técnicas de pesca– vinculadas a la vida marítima. Como esperamos que resulte evidente en los capítulos que siguen, con Henri Lefebvre consideramos que las representaciones del espacio (por ejemplo, las cartas náuticas) están dialécticamente entrelazadas con los espacios de representación (por ejemplo, las organizaciones zonales del mar). Al ver el desarrollo capitalista desde y a través del mar, emerge una relación particular con la naturaleza: una caracterizada por momentos de experimentación e innovación en la extensión de la frontera mercantil marítima, así como por episodios de retroceso, en los que las propiedades particulares de nuestro mundo terráqueo fuerzan una pausa momentánea en la incesante acumulación de capital.