

que dichas instituciones sufren un serio problema de agencia, y que los intereses de quienes las gobiernan no tienen por qué coincidir con el de aquellos estados a los que supervisan, algo sobre lo que insisten los artículos de C. Farquet y F. Comín. ¿Y qué decir del modelo de gestión responsable de la deuda pública? De nuevo, es imposible dudar de su utilidad, pero aquí el trabajo de F. Comín resulta de particular interés. Como este autor nos recuerda, a finales del siglo pasado España ingresó en el selecto grupo de países cuya deuda pública se gestiona de forma responsable. Gracias a ello, los españoles de la actualidad hemos vivido en un país cuya deuda pública se ha gestionado con criterios, métodos y contro-

les que no tienen nada que envidiar a los de las economías más avanzadas, algo que a buen seguro provocaría la envidia de nuestros antepasados del siglo XIX. Sin embargo, esto tampoco ha sido suficiente para hacer que nuestro país escape a las repercusiones de la gran crisis financiera de 2008, agravadas por la pérdida de nuestra autonomía monetaria. Como puede verse, F. Comín plantea aquí uno de los grandes problemas de nuestras finanzas públicas y esta es otra de las grandes virtudes de un libro en el que el análisis del pasado está lleno de lecciones para comprender mejor las dificultades del presente, por lo que su lectura resultará muy provechosa para todos los interesados en esta cuestión.

José Ignacio Andrés Ucendo

Universidad del País Vasco
joseignacio.andres@ehu.eus

GARCÍA DOMINGO, Enric, *El mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)*, Barcelona, Icaria Editorial, 2017, 275 págs., ISBN: 978-84-9888-764-8.

Esta publicación es el resultado de la reelaboración de la tesis doctoral de su autor, leída en la Universitat de Barcelona en el año 2013, con el título de «El trabajo en la marina mercante española en la transición de la vela al vapor (1834-1914)». En la conversión entre los dos formatos la investigación ha perdido parte del título original, en concreto la referida al significativo proceso que llevó de la navegación a vela a la de vapor. No obstante, ese sigue siendo el eje central que articula el análisis en la publicación de Enric García. Este proceso se refiere a cómo la industrialización se concretó en el transporte de

mercancías por vía marítima y su influencia sobre el trabajo marítimo es el objeto central de este libro. A pesar de su capital importancia, hasta el momento, no conocíamos prácticamente nada de las consecuencias de dicho proceso industrializador y de cómo el mismo afectó al trabajo marítimo y las relaciones laborales en el sector.

El libro ha sido editado en la ya prestigiosa colección dedicada a la «Historia del Trabajo» que viene editando el grupo de investigación «Trabajo, Instituciones y Género» y cuyas publicaciones se realizan bajo el procedimiento de revisión por pares. Esto es

una garantía inicial sobre la calidad del libro que tenemos entre manos. El libro presenta una estructura tan clara como simple, y en este sentido, mantiene la excelente estructura original de la tesis que es su origen. Así, está configurado por tres partes principales: en la primera se establece el marco legal que articuló el trabajo en la marina mercante durante el período considerado, en la segunda, se considera el trabajo en los buques de vela y en la tercera, el trabajo en los vapores.

En la primera parte, la referida al marco legal, en primer lugar distingue la existencia de una legislación específica que vinculaba el servicio militar obligatorio en la marina de guerra con los trabajos de mar. Este aspecto es capital para entender la vigencia de algunas instituciones del Antiguo Régimen en la organización del trabajo marítimo, como es el caso del sistema gremial. También resulta esencial para evidenciar las causas de la influencia de la marina en estos temas. En segundo lugar, atiende a la legislación social específica de este sector productivo, también absolutamente condicionada por esa influencia militar.

En la parte dedicada a la navegación a vela trata de las categorías de trabajo existente, algo que realiza de forma pormenorizada, de modo que podemos conocer cuáles eran las distintas tareas a realizar en los buques y quiénes eran las personas que atendían a cada una de ellas. También considera de qué modo se realizaba el reclutamiento y la contratación de esa fuerza de trabajo. Finalmente, dedica una atención detallada a las condiciones de trabajo que regían bajo ese régimen de navegación a vela.

La tercera parte del libro está dedicada a la navegación a vapor y es un

apartado que está redactado en contraposición al anterior, el de la navegación a vela. En esta parte final del libro se enfatizan los cambios producidos bajo el nuevo sistema de navegación en relación con el trabajo marítimo, señalando la aparición de nuevos oficios y cómo la irrupción de la industrialización modificó las relaciones laborales establecidas en los buques. Los diversos temas considerados son la cualificación, la reorganización de los mercados de trabajo, los cambios en las condiciones de trabajo y, finalmente, el establecimiento de un nuevo modelo de relaciones laborales.

Los límites cronológicos del libro están claramente justificados. El año 1834 fue el de la implantación de la nueva tecnología del vapor con la compra de un vapor en Gran Bretaña que inauguró la primera línea regular entre Barcelona y Palma de Mallorca (p. 195). Por su parte, a pesar de que el autor manifiesta que es arbitraria la elección de 1914 como límite final de la investigación (p. 194), esta fecha, con el inicio de la Primera Guerra Mundial, marcó la desaparición de buena parte de los veleeros que aún se mantenían en funcionamiento.

La bibliografía utilizada en la obra es muy amplia y la investigación cuenta con una abundante y muy variadas cantidad de fuentes. Esto no puede ser un elemento distintivo en una investigación académica como esta, ya que estos son los requisitos mínimos de cualquier buena tesis doctoral. En cambio, lo que sí marca la diferencia respecto otras obras es la honestidad del autor, puesta de manifiesto en diversas partes del libro. Es así cuando señala los déficits de su obra, o mejor dicho, aquellos aspectos sobre los que todavía no disponemos de un conocimiento importante.

El hecho de señalar dichos déficits resulta extremadamente útil, ya que a la vez muestra las líneas por donde puede seguir progresando la investigación sobre el trabajo marítimo. Por poner algunos ejemplos, esto sucede cuando se refiere a las dificultades para conocer los distintos ritmos de los procesos de salarización (p. 173), cuando señala los déficits en las estadísticas de tonelaje de buques disponibles (p. 197), o cuando considera la morbilidad entre los marinos como uno de los asuntos pendientes de investigación (p. 280).

Otro acierto de la obra es considerar como objeto de atención a las tripulaciones en su conjunto, desde el capitán más prestigioso al último de los grumetes. Este muy alejado de la historiografía obrera de otras épocas, en las que eran objeto de atención preferente tan solo las clases más bajas de los trabajadores y aquellas más implicadas en el movimiento obrero, dejando de lado los elementos directivos que jugaban también un importante papel en la organización del trabajo. Y es muy distante también de los trabajos dedicados a la oficialidad marina, centrados en biografías aisladas y escritos, a menudo, por autores alejados del mundo académico.

Posiblemente determinadas manifestaciones recogidas en el libro requieren más investigación y algunas matizaciones. Este puede ser el caso de la visión un tanto romántica que el autor comparte con otros investigadores del trabajo marítimo, a quienes cita en su obra, cuando considera a los marinos como dueños de sus destinos (p. 138) o cuando declara la pasión que dichos marineros debían sentir por los barcos o por el mar (p. 139). Estas afirmaciones merecen un análisis más específico. También es posible que

requiera más investigación la visión que considera a los hombres embarcados como aislados de los terrestres y aun, de los otros trabajadores marítimos, como estibadores y pescadores (p. 85). Esta consideración viene determinada, sobre todo, por haber analizado el autor, de forma casi exclusiva, a los marineros involucrados en la navegación oceánica. Esto es así cuando se refiere a la contratación de los marineros, realizada básicamente para este tipo de navegación, como muestran los propios casos aportados por el autor (pp. 152 y ss.), o algo parecido al referirse a los procesos de salarización (pp. 168 y ss.). Quizás uno de los déficits más importantes de la obra es este precisamente, el que la misma ha centrado la investigación en la navegación oceánica. El propio autor señala que su interés no es exclusivo de la navegación de altura, sino que también desea considerar la navegación de cabotaje (p. 18). Por tanto, ese sesgo no es algo deseado sino resultado de las fuentes disponibles. A pesar de los esfuerzos realizados, el libro deja en buena parte fuera de foco a la navegación de cabotaje. Esto tiene como consecuencia, además de lo ya citado, el alcance limitado de parte de las conclusiones.

El libro, más allá de las excelentes descripciones sobre el proceso del trabajo, tanto en la navegación a vela como en la navegación a vapor, también establece una fructífera relación con elementos más teóricos. Así, discute sobre la concepción del barco como una institución total, al considerar el tema de la disciplina a bordo del buque, o muestra un esfuerzo importante por conectar la investigación con otros trabajos previos, sobre todo, los realizados

desde el ámbito de la historiografía anglosajona. El libro considera también la comparación terminológica de aspectos específicos de la navegación y del trabajo marítimo, dado lo difícil de realizar una buena traducción de conceptos que no siempre se refieren a lo mismo (p. 100). En los diversos apartados realiza un diálogo constante con la bibliografía foránea, prácticamente la única existente sobre los temas considerados. En muchas otras publicaciones el aparato erudito está situado tan solo en la introducción o en la primera parte de estas. En esto se distingue este trabajo de muchos otros, dado que la discusión teórica resurge periódicamente a lo largo de sus 375 páginas, y la abundante aportación factual y descriptiva es puesta en valor al enfrentarla continuamente a su sentido más profundo.

La obra sitúa sus aportaciones más importantes en alguno de los más interesantes debates historiográficos de la historia del trabajo como es el de la cualificación, o, más concretamente, el de los procesos de descualificación experimentados con el avance de la industrialización (pp. 207 y ss.). Lo mismo sucede más adelante con la discusión sobre los procesos de proletarianización (pp. 310 y ss.). Hay también un esfuerzo importante en relacionar el caso del trabajo marítimo y el de otros sectores productivos (p. 160). En definitiva, es una obra que responde a preguntas significativas, como cuál fue el proceso de adaptación de las tripulaciones a los cambios producidos por la irrupción de la industrialización en la marina mercante (p. 210).

El libro no es una obra destinada tan solo a especialistas de historia del trabajo, sino que permite ser leída por un público más amplio. Las descripciones sobre las condiciones de trabajo son de una gran riqueza y vivacidad. En algún caso concreto, al hablar de los motines como formas de protesta y de las dificultades de las huelgas en un buque en medio del mar, elabora relatos que son dignos de la mejor película de aventuras (p. 186).

Esta es una investigación realizada desde la perspectiva de la historia social, y en la misma se ha conseguido un claro equilibrio entre el análisis más descriptivo y cronológico y el análisis temático. Este equilibrio no siempre es fácil de mantener. Por otra parte, como el mismo autor manifiesta, citando el trabajo de Marcus Rediker (p. 356), desde hace ya un tiempo es conocido que la historia marítima no es una perspectiva de estudio que nos sitúa en un mundo aparte, sino que es por sí misma una historia general. Por eso, el libro termina con una reivindicación a favor de la necesidad y la conveniencia del estudio de caso de los marineros y de la gente de mar, planteando que el mismo abre las puertas a nuevas propuestas metodológicas y aporta elementos para el debate historiográfico. Esta reivindicación resulta absolutamente innecesaria, porque cuando uno llega al final del libro, resulta muy claro que no estamos tan solo ante una visión global del mundo del trabajo, sino, mucho más allá, ante una visión global del mundo.

Jordi Ibarz

Universitat de Barcelona

jordi.ibarz@ub.edu