

Crítica del libro de Leon Fink *Sweatshops at sea. Merchant seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present**

Book Review of Leon Fink Sweatshops at sea. Merchant seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present

por Lucas Poy**

Sweatshops at sea es el último libro de Leon Fink, profesor de la Universidad de Illinois en Chicago y destacado referente dentro del campo de la historia de los trabajadores en los Estados Unidos. Fink, nacido en 1948, obtuvo su grado en Harvard, fue estudiante de E.P. Thompson en la Universidad de Warwick, a fines de los años 60, y de Herbert Gutman en la Universidad de Rochester, donde se doctoró en 1977. Si bien este es su primer libro en el campo de la historia marítima, su interés por los estudios comparativos y transnacionales no se inaugura con esta obra: también en 2011 editó una compilación titulada *Workers Across the Americas: The Transnational Turn in Labor History* (Oxford University Press) y en 2003 había analizado la experiencia de los migrantes latinos contemporáneos en *The Maya of Morganton: Work and Community in the Nuevo New South* (University of North Carolina Press). Fink es actualmente el editor de *Labor: Studies in Working Class History of the Americas*, una de las revistas académicas más importantes dentro del campo de estudios de la historia obrera, surgida en 2003 como producto de una división en el comité editorial de *Labor History*, otra de las más importantes publicaciones de los EE.UU., de la cual él mismo había sido editor hasta entonces.

A pesar de lo amplio de su objeto de estudio, el libro es relativamente corto, y sus poco más de doscientas páginas se estructuran en tres partes. La primera, “Mastered and Commanded”, examina cómo, en el contexto de una creciente consolidación de relaciones laborales “libres” de tipo capitalista, hacia comienzos del siglo XIX todavía predominaban en el ámbito de la industria marítima una serie de disposiciones de carácter coercitivo, que limitaban la libre movilidad de los trabajadores embarcados. Fink se concentra en la práctica conocida como *impressment*, llevada adelante por la *Royal Navy* británica, consistente en interceptar barcos en altamar para apropiarse de supuestos “súbditos” de Su Majestad que se encontraban embarcados en navíos de otras banderas. Para la época de la guerra de 1812, la armada británica había apresado y puesto a trabajar en sus naves a varios miles de marineros norteamericanos. Fink pone de relieve cómo, en torno a una cuestión relativa a las prácticas laborales de los trabajadores embarcados, se estaba jugando en realidad la soberanía de la nueva república norteamericana frente a su vieja metrópolis, que de hecho se convertiría en uno de los puntos centrales de la guerra que enfrentó a los EE.UU. con Gran Bretaña en la segunda década del siglo XIX. La práctica del *impressment*, por otra parte, era parte de un entramado de relaciones coercitivas más amplias, que

* Leon Fink *Sweatshops at sea. Merchant seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present*, University of North Carolina Press, 2011, 288 p.

** Universidad de Buenos Aires - CONICET
lucaspoj@gmail.com



implicaban, por ejemplo, que los marineros debían firmar “compromisos” que los obligaban a prestar servicio en un determinado navío hasta completar su ruta, impidiéndoles cambiar de empleo en alguno de los puertos en que éste hiciera escala.

Fink muestra cómo este tipo de prácticas fueron perdiendo terreno, conforme avanzaba en la opinión pública una prédica reformista. En realidad, además de las críticas morales e ideológicas, el *impressment* se había convertido en una práctica innecesaria con la formación de una milicia naval, un sistema de reservistas basado en un registro de los marineros mercantes, y más tarde con la aparición de una marina militar profesional. En Estados Unidos, mientras tanto, si bien no existía una práctica similar, las condiciones de explotación en los navíos eran cotidianas. En el capítulo 2, el autor examina la mirada desarrollada sobre las duras condiciones que caracterizaban al trabajo marítimo en el siglo XIX por parte de la literatura de la época. El autor muestra cómo, durante varias décadas, la cuestión de la libertad y los derechos de los hombres de mar se convirtió en un tópico recurrente en importantes obras literarias. En un interesante ejercicio de utilización de fuentes literarias desde una perspectiva vinculada a la historia social, Fink lee obras como *The Pilot* (1823) de James Fenimore Cooper, *Two Years Before the Mast* (1840), de Richard Henry Dana, y por supuesto *Moby Dick*, de Herman Melville.

Fink analiza también el lugar de los marineros en las disposiciones y reglamentaciones estatales. En lo que constituye uno de los ejes del libro, el autor destaca que la industria marítima siempre atrajo especial atención por parte de las instituciones gubernamentales, que desde épocas muy tempranas establecieron ciertas regulaciones que combinaban tanto limitaciones a la libertad de movimiento de los trabajadores como disposiciones de tipo “paternalista”. Fink pone de relieve cómo a lo largo del siglo XIX, si bien de manera lenta, comenzaron a plasmarse diversos mecanismos de protección y campañas contra los abusos a los marineros, como la práctica del “flogging”, consistente en azotar a la tripulación que no respetara las normas impuestas por los patrones. Lo fundamental de esos avances, de todas formas, se dio recién en las décadas finales del siglo XIX y en las primeras del siguiente, cuando se avanzó en una serie de medidas de reforma de más amplio alcance. Es el tema de la segunda parte del libro, “Strategies of Reform”.

En ella, a lo largo de dos capítulos, Fink explora los procesos de reforma que tuvieron lugar en esas décadas tanto en Estados Unidos como en Gran Bretaña. El capítulo 3 está dedicado a las reformas conseguidas a partir de la iniciativa de Samuel Plimsoll, un miembro del Parlamento británico conocido como el “amigo

de los marineros” que se abocó a apoyar la causa de los hombres de mar y consiguió imponer una serie de reformas en sus condiciones de trabajo. Plimsoll atrajo un gran movimiento popular en su apoyo, que contó con la participación activa de los gremios marítimos y del *Trades Union Congress*, el organismo que nucleaba al conjunto de las sociedades obreras británicas. El capítulo 4 presenta un esquema similar: concentrándose ahora en Estados Unidos, Fink analiza el impulso reformista que tuvo como principal protagonista al senador republicano Robert La Follette y se plasmó en la aprobación de la *U.S. Seamen’s Act*, promulgada en 1915 durante la presidencia de Woodrow Wilson.

En ambos capítulos, el interés de Fink está puesto fundamentalmente en analizar el papel que jugaron estas primeras reformas en el plano de las relaciones laborales en el marco más general de agotamiento de la tradición liberal y anti-estatista que había dominado desde el fin de las guerras napoleónicas. En el caso de la *U.S. Seamen’s Act*, Fink destaca que el debate en torno a la ley iba más allá de la discusión sobre cuestiones laborales y abordaba las dificultades de los navíos mercantes norteamericanos para competir en el mercado mundial. Por un lado, eliminaba elementos precapitalistas que impedían el completo desarrollo de un mercado de trabajo capitalista, que permitiese a los marineros cambiar de empleo a voluntad como cualquier otro trabajador. Al mismo tiempo garantizaba una serie de derechos a los trabajadores embarcados, convirtiéndose en uno de los primeros antecedentes del *welfare state* de décadas posteriores. Pero además la ley establecía que las autoridades norteamericanas debían hacer cumplir las nuevas disposiciones a cualquier navío que atracara en sus puertos, sin importar cual fuera su bandera: Fink muestra cómo, de este modo, los Estados Unidos buscaban evitar que su flota se viera imposibilitada de competir con la de otros países, obligando a estos a aumentar el costo de la fuerza de trabajo al obligarlos a cumplir con su nueva reglamentación.

Ambos capítulos examinan mucho menos el papel jugado por los propios trabajadores en la lucha por estas reformas que el rol jugado por los líderes parlamentarios como Plimsoll o La Follette. Incluso las referencias incluidas a la actividad de los sindicatos en este período están concentradas en un análisis de sus principales líderes, John Havelock Wilson en Inglaterra y Andrew Furuseth en los Estados Unidos, antes que en examinar los períodos de conflictividad o la experiencia cotidiana de los propios marineros. El lugar histórico de la organización obrera es visto a través del prisma de estas inquietudes: así, Fink sostiene que la presencia del sindicalismo, “combinada con un reforzamiento general de la presencia política del movimiento obrero organizado, estimulará y reforzará el



régimen regulatorio impuesto a la industria marítima. Más que una alternativa al “plimsollismo”, el sindicalismo se demostró su aliado más efectivo” (p. 85).¹

De hecho, es el capítulo 5, “Workers of the Sea, Unite?”, el único de todo el libro que está concentrado en los propios trabajadores marítimos, aunque con el foco puesto mucho menos en su propia dinámica de lucha que en las vicisitudes de algunas de sus organizaciones y dirigentes. Fink destaca que fue entre los trabajadores marítimos y portuarios donde los intentos de articular organizaciones internacionales tuvieron más desarrollo, sobre todo en las décadas inmediatamente anteriores a la Primera Guerra Mundial. El autor analiza los avances en dicha articulación, que llevaron finalmente a la formación de la *International Federation of Ship, Dock and River Workers* en 1896, y a una gran huelga internacional en 1911. Fink muestra cómo, a pesar de las dificultades, en el período primaba la búsqueda de priorizar la solidaridad internacional entre los trabajadores marítimos de diferentes países; destaca incluso que las organizaciones sindicales de los marineros funcionaron durante años como una “correa de transmisión para las ideas radicales” (p. 132). La guerra, sin embargo, puso de manifiesto todos los límites de estos avances y bloqueó el desarrollo posterior de esta unidad internacional de los trabajadores.

La tercera parte del libro, “A World Fit for Seafarers?”, aborda el período que va desde la Primera Guerra Mundial hasta la actualidad. Fink propone un examen, si bien menos detallado y rico que el desarrollado en capítulos previos acerca del siglo XIX, sobre las características fundamentales del mercado de trabajo de la industria de la navegación en nuestro tiempo. Una primera transformación tiene que ver, por supuesto, con las modificaciones tecnológicas vinculadas con la generalización de los barcos a vapor y luego a diesel, que promovieron un incremento de la descalificación de todo un sector de la tripulación, al tiempo que una demanda de una minoría de trabajadores mucho más especializados (ingenieros, técnicos, etc). En este punto Fink vuelve a examinar el lugar otorgado a los marineros en la cultura y la literatura, proponiendo un contraste con la imagen que daban las obras del siglo XIX: toma como ejemplo a Joseph Conrad, en cuya obra “la época idílica, masculina y preindustrial de la navegación a vela da paso a la rutina conflictiva degradada y regimentada del barco de vapor” (p. 146).

Fink aborda luego el papel jugado por la *International Labor Organization* en sus esfuerzos por “llevar orden y estabilidad a las líneas marítimas mundiales”, en esta época marcada por el desarrollo de una fuerza de trabajo descalificada y políglota. La ILO surgió en los años

posteriores a la Primera Guerra Mundial, en un contexto de expectativas acerca de la creación de instituciones que pudieran “estabilizar” un orden internacional que se había visto quebrado por el estallido de la guerra. Las dificultades que llevaron al fracaso a la principal de esas instituciones, la Liga de las Naciones, no fueron ajenas a la ILO. Fink muestra las dificultades que surgieron en diferentes congresos internacionales cuando, a pesar de la explicitada voluntad de llegar a regulaciones internacionales, las negociaciones se empantanaban a la hora de intentar fijar una jornada laboral unificada de ocho horas para los trabajadores marítimos de todo el mundo.

Las transformaciones tecnológicas en la industria no fueron, de todos modos, el único factor que modificó las características del mercado laboral marítimo. El principal problema que aborda Fink en el tramo final del libro es la contradicción entre los avances alcanzados por los trabajadores marítimos sindicalizados de los países desarrollados, por un lado, y el desarrollo de una fuerza de trabajo crecientemente internacionalizada y con peores condiciones laborales, proveniente fundamentalmente de países asiáticos, por el otro. En efecto, después de la Segunda Guerra Mundial las flotas mercantes de los países desarrollados de Europa y de los Estados Unidos contaban con una fuerza de trabajo sindicalizada y con importantes conquistas laborales, en un contexto de relación estrecha entre las cúpulas sindicales y el Estado. Hacia la década de 1970, sin embargo, procesos de “desregulación” y flexibilización laboral impulsaron el desarrollo de las llamadas “banderas de conveniencia” (FOC): navíos con bandera de países como Liberia, Honduras o Panamá, en los cuales la legislación laboral garantizaba mínimos derechos a los trabajadores.

En las últimas décadas la práctica de las FOC se generalizó masivamente, y en la actualidad la mayor parte de la marina mercante internacional está constituida por navíos de este origen, que utilizan fuerza de trabajo de origen asiático con salarios y condiciones de trabajo muy inferiores a los que existían en los países más avanzados algunos años atrás. El autor sostiene que los intentos de la *International Transport Workers Federation* para forzar a los operadores a abandonar las FOC y retornar al uso de navíos con bandera de los países desarrollados no resultó exitoso y eventualmente se priorizó la negociación para tratar de lograr mejorar en algo las condiciones de trabajo en estas virtuales “tercerizadas” de la navegación internacional.

La publicación de *Sweatshops at sea* por parte de uno de los más importantes *labor historians* de los Estados Unidos representa un fuerte respaldo al campo de los estudios marítimos: el trabajo fue objeto de numerosas

¹ Las traducciones son nuestras en todos los casos.



reseñas bibliográficas en las más importantes revistas académicas, incluso aquellas que no se dedican a la historia de los trabajadores. Fink utiliza un amplio repertorio de fuentes primarias, como reportes de cronistas, registros de organizaciones sindicales, debates parlamentarios, fuentes periodísticas y obras literarias, además de discutir buena parte de la amplia bibliografía secundaria existente.

Los estudiosos y el público interesado en la historia de los trabajadores, sin embargo, pueden encontrar el libro algo decepcionante: en efecto, a pesar del subtítulo del trabajo, la obra de Fink dedica un lugar verdaderamente secundario a esos *merchant seamen* de los últimos dos siglos, que aparecen solo esporádicamente en su trabajo. El propio Fink lo admite en la introducción, cuando señala que se trata de un libro “sobre las leyes y las relaciones laborales de los marineros que recorrían las aguas de un sistema mercantil basado en el Atlántico en los últimos doscientos años” (p. 2).

El resultado, en efecto, es un libro que es “es, tal vez, menos una historia social que una historia política de la navegación” (p. 2). El objetivo del trabajo es en realidad analizar los distintos regímenes regulatorios que rigieron la actividad marítima antes que un examen de las condiciones de trabajo, las experiencias o las luchas llevadas adelante por los propios trabajadores en esos *sweatshops at sea* a los que hace referencia el título. A Fink le interesa mostrar cómo el esfuerzo de distintos líderes reformistas, de dirigentes sindicales y de legisladores y funcionarios estatales fue modificando las condiciones de trabajo de los marineros, que así pasaron de situaciones de virtual servidumbre a modernas relaciones capitalistas, al tiempo que las transformaciones más recientes en el marco del llamado “neoliberalismo” y la desregulación y flexibilización de los mercados han planteado nuevos desafíos con una fuerza de trabajo precarizada.

Al presentar un abordaje de conjunto, en un período de dos siglos, Fink pone de manifiesto que la industria marítima permite una perspectiva privilegiada para este enfoque, dado que desde un período muy temprano se convirtió en un área de fuerte intervención estatal. El autor considera que un análisis de la historia del trabajo marítimo puede ser de utilidad en la actualidad, en tanto la industria de la navegación anticipó muchos mecanismos de tercerización, movilidad internacional de la fuerza de trabajo y precarización. En este sentido, el libro contribuye a mostrar que la historia del trabajo, en realidad, es “global” desde hace siglos, y esto particularmente en la industria marítima.

Pero además, para Fink un análisis de la historia del trabajo marítimo permite ilustrar sobre las posibilidades de “regular” este mercado internacional y globalizado, una preocupación que se revela persistente a lo largo de la obra. En distintos tramos del libro, en efecto, el autor examina cómo el carácter internacional de la industria marítima planteó una serie de problemas en torno al establecimiento de regulaciones que eran establecidas por diferentes estados pero debían regir relaciones laborales que excedían los marcos soberanos de los distintos países. Si, por un lado, la importancia de la industria marítima obligó desde épocas muy tempranas a promover algún tipo de regulación, por otro lado el carácter transnacional de la misma industria puso en cuestión el alcance de regulaciones que eran establecidas por diferentes estados nacionales. El libro muestra los alcances y los límites de esas regulaciones, y su conclusión fundamental es que es posible basarse en los avances realizados en el pasado para proyectar una mayor institucionalización y control de la industria, aun en estas épocas de creciente precarización y desregulación.

Recibido: 15/10/2013

Aceptado: 10/11/2013