

Xabier Gangoiti*

Campling, Liam y Colás, Alejandro, *El capitalismo y el mar. El factor marítimo en la creación del mundo moderno*, Barcelona: Verso, 2025, 418 pp.

Tras ser elegido presidente de EE. UU. por segunda vez en noviembre de 2024, Donald Trump hizo públicas dos ambiciones de su gobierno que hicieron saltar las alarmas de la seguridad internacional. La primera fue su deseo de controlar Groenlandia, como punto geoestratégico clave para la seguridad de EE. UU.¹ La segunda, la de controlar el Canal de Panamá². Ninguna de las dos escandalizadoras declaraciones de intenciones se puede comprender al margen de la relación entre el capitalismo y el mar, que necesariamente deviene más fundamental a medida que el primero, como modo de producción y orden civilizatorio, se extiende a más partes del globo terráqueo. Dicha relación, lejos de ser secundaria, es absolutamente central al capitalismo, en tanto “sistema económico basado en el intercambio de mercancías a larga distancia” (p. 93). Las operaciones hutíes, que en el Canal de Suez han desviado multitud de barcos hasta el Cabo de Buena Esperanza alargando hasta diez días la ruta desde Asia a Europa³, son prueba de que el transporte marítimo y su logística asociada son puntos críticos del engranaje capitalista mundial.

Liam Campling y Alejandro Colás realizan un estudio –desgraciadamente poco común en el ámbito académico– intenso, polifacético, ampliamente documentado y eminentemente crítico sobre la relación entre el capitalismo y el mar. Pese a que los capítulos en general abordan problemas relativos a la economía política, los autores ilustran sus hipótesis continuamente con figuras sacadas de la literatura, lo que hace que el relato sea mucho más ameno, rico y apasionado. De todos modos, el interés de la obra no deja de ser el de analizar un problema eminentemente económico-político; el de cómo una fuerza natural se relaciona con una fuerza histórica. Si bien el modo de producción capitalista “tiende a superar toda barrera

*Xabier Gangoiti es Doctorando en Ocio, Cultura y Comunicación para el Desarrollo Humano en la Universidad de Deusto.

ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-6053-1052?lang=en>.

¹ Richard Milne, «Why Donald Trump wants Greenland», *Financial Times*, 9 de enero de 2025, sec. Geopolitics. <https://www.ft.com/content/26b2c424-b163-447b-94a7-ffe5a21f3807>.

² Steff Chávez y Thomas Graham, «Donald Trump and Panama trade blows over control of canal», *Financial Times*, 23 de diciembre de 2024, sec. Global trade. <https://www.ft.com/content/51a368ef-00d9-44f5-a2f7-2508a68e5ce2>.

³ Parisa Kamali et al., «Red Sea Attacks Disrupt Global Trade» (IMF, 3 de julio de 2024), <https://www.imf.org/en/Blogs/Articles/2024/03/07/Red-Sea-Attacks-Disrupt-Global-Trade>.

espacial”⁴, la completa dominación y control sobre las dinámicas naturales –por no mencionar las sociales– continúa siendo una mística utopía capitalista y siempre está lejos de realizarse. Sin embargo, aunque algunos efectos colaterales de la actividad capitalista se presenten como una amenaza existencial –tales como la acidificación de los océanos o la subida del nivel del mar–, el propio desarrollo del capitalismo no puede explicarse sin el aprovechamiento de las oportunidades ofrecidas por este espacio que ocupa más del 70% del globo. Es precisamente esta compleja tensión entre amenazas y oportunidades –en un sentido histórico, y no de *gurú financiero*– la que los autores destacan a lo largo de todos los capítulos.

Aunque es evidentemente recomendable la lectura total de la obra, los capítulos aislados arrojan análisis interesantes sobre cada una de las cuestiones del libro. El primero –*Circulación*– presenta el papel del mar en la génesis del capitalismo, exponiendo su papel a la hora de acortar el tiempo de rotación de capital, así como de ofrecer oportunidades de enriquecimiento a través del intercambio a larga distancia. Además de exponer el desarrollo del capitalismo mercantil, de instituciones como la City londinense o de la Compañía de las Indias Orientales, los autores discuten los distintos debates acerca del desarrollo del capitalismo, y tratan de dar una original respuesta a medio camino entre aquellos que acentúan su carácter agrario y aquellos que ponen el énfasis en el desarrollo del comercio a larga distancia. En todo momento, la distinción entre el proceso de acumulación originaria capitalista y el desarrollo de un modo de producción capitalista sobre sus propias bases está presente en la discusión, lo que contribuye a situar el argumento del libro dentro de la tradición abierta por la crítica de la economía política de Marx.

El segundo capítulo –*Orden*– analiza la evolución de las relaciones internacionales a través del mar, los distintos tableros geopolíticos marítimos que han existido en los últimos cinco siglos y las ideologías y teorías a las que estos han dado lugar. En ese sentido, narra los acontecimientos que han dado forma al orden marítimo hasta la fecha, analizando desde doctrinas de autores como Hugo Grocio o Alfred Mahan hasta fenómenos como las zonas económicas exclusivas o la piratería como elemento disruptivo del comercio marítimo. A su vez, los autores ilustran cómo el orden marítimo, a pesar de tener un fundamento terrestre en última instancia, difiere considerablemente de la legalidad a la que estamos acostumbrados en tierra.

El tercer capítulo –*Explotación*– desgana la especificidad del trabajo asalariado a bordo de un barco. A diferencia del trabajo industrial, en la marinería un trabajador se ve constantemente cruzando distintas jurisdicciones (a menudo muy distintas de las terrestres), lo que “hace que uno de los trabajos más peligrosos del mundo sea también uno de los peor regulados” (p. 188). Analizan también el fenómeno relativamente reciente de las banderas de conveniencia, por el cual el

⁴ Karl Marx, *Elementos fundamentales para la crítica de la economía política (Grundrisse)*. Vol. 2 (México D.F.: Siglo XXI, 2007).

capital naviero puede registrar un barco en cualquier jurisdicción, evitando grandes costes y así “creando quizás el único mercado laboral genuinamente global” (p. 193).

En *Apropiación*, los autores investigan las especificidades fundamentales del proceso de producción a bordo de un barco. La mercancía pesquera, a diferencia de la terrestre, es ciertamente más *líquida*, con especies migratorias que no se pueden cercar. Las zonas económicas exclusivas son una innovación jurídica para dar una forma más estable a la explotación de unos recursos de por sí mismos inestables y cambiantes, lo cual es un ejemplo de la siempre contradictoria y tensa relación entre la tendencia capitalista a controlar la naturaleza en su provecho, y la sin embargo infinita fluidez natural. El capítulo también ilustra la desenfrenada carrera de la industria pesquera por expandir cada vez más las fronteras mercantiles, incluyendo progresivamente más especies como blanco de la producción capitalista.

Logística aborda problemas más relativos al transporte marítimo que a la pesca. Definen esto como el problema de “coordinar el ritmo y la cadencia del intercambio de mercancías en ultramar” (p. 288), con todos los aspectos que ello implica: fuerza de trabajo, ritmos naturales, clima... En el capítulo, Campling y Colás realizan un intenso repaso de la evolución del transporte marítimo capitalista, desde su momento originario hasta la *contenerización* de las últimas décadas. En ese sentido, señalan el transporte marítimo como un sector capitalista *típico*, en el que la centralización y concentración de capital llevan jugando un papel muy importante desde el siglo XIX.

Finalmente, *Offshore* es quizás el capítulo con mayor cantidad de referencias literarias, donde además de la economía política se encuentra una aguda crítica de las narrativas a las que aquella da lugar. Aquí se analizan los relatos en torno a los espacios offshore, entendidos como lugares que, pese a tener su fundamento en un poder estatal terrestre, gozan de un estatus jurídico particular. El mar y sus islas han sido entendidos como lugares para verter o localizar lo que sobra en tierra; desde toxinas y residuos hasta criminales y presos. Además, pueden funcionar como paraísos de todo tipo –aunque sobre todo fiscales– para la clase capitalista. Así, las partes offshore del océano generan una narrativa de utopía capitalista en la que todas las contradicciones y conflictos terrestres quedarían virtualmente en suspenso.

En sus conclusiones, los autores son bien claros respecto a cómo luciría una transición hacia una economía planificada y democrática en lo respectivo a los flujos marítimos. Desechan totalmente la idea de desconectarse de la logística global. Por el contrario, los Campling y Colás sostienen que dicha planificación tendría que “adoptar los flujos, las conexiones y la universalización que se derivan de la relación entre el capitalismo y el mar, y canalizarlos y encauzarlos hacia estructuras más asentadas y duraderas de distribución colectiva y gobierno democrático” (p. 414), subrayando así la necesidad de construir una sociedad nueva sobre las conquistas materiales y técnicas de la antigua.



Bibliografía

- Chávez, Steff, y Thomas Graham (2024). «Donald Trump and Panama trade blows over control of canal». *Financial Times*, 23 de diciembre, sec. Global trade. <https://www.ft.com/content/51a368ef-00d9-44f5-a2f7-2508a68e5ce2>.
- Kamali, Parisa, Robin Koepke, Alessandra Sozzi, y Jasper Verschuur (2024). «Red Sea Attacks Disrupt Global Trade». IMF, 3 de julio. <https://www.imf.org/en/Blogs/Articles/2024/03/07/Red-Sea-Attacks-Disrupt-Global-Trade>.
- Marx, Karl (2007). *Elementos fundamentales para la crítica de la economía política (Grundrisse)*. Vol. 2. México D.F.: Siglo XXI.
- Milne, Richard. «Why Donald Trump wants Greenland». *Financial Times*, 9 de enero de 2025, sec. Geopolitics. <https://www.ft.com/content/26b2c424-b163-447b-94a7-ffe5a21f3807>.