



ENTRE EL DEBER Y EL MOTÍN

LUCHA DE CLASES EN MAR ABIERTO



MARCUS REDIKER

TRADUCCIÓN DE NACHO SÁENZ DE TEJADA



**levanta
fuego**

PRIMERA EDICIÓN: DICIEMBRE DE 2019

SEGUNDA EDICIÓN: JULIO DE 2020

TERCERA EDICIÓN: JULIO DE 2021

CUARTA EDICIÓN: DICIEMBRE DE 2021

TÍTULO ORIGINAL:

BETWEEN THE DEVIL AND THE DEEP BLUE SEA

COPYRIGHT © 2014 BY MARCUS REDIKER

PUBLICADO POR PRIMERA VEZ POR:

CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS

DERECHOS DE TRADUCCIÓN GESTIONADOS POR:

SANDRA DIJKTRA LITERARY AGENCY Y

SANDRA BRUNA AGENCIA LITERARIA, SL

TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS

TRADUCCIÓN: NACHO SÁENZ DE TEJADA

REVISIÓN DE LA TRADUCCIÓN: LAYLA MARTÍNEZ

DISEÑO, CORRECCIÓN Y MAQUETACIÓN:

LEVANTA FUEGO

WWW.LEVANTAFUEGO.COM

ISBN: 978-84-09-16397-7

ILUSTRACIÓN DE CUBIERTA

PIERRE DÉNYS DE MONTFORT, 1801

Ni el mar ni la tierra son fieles a sus hijos: una verdad,
una fe, una generación de hombres, pasan... ¡y caen en el olvido,
y a nadie le importa! Salvo, quizá, a los pocos que abrazaron
esa verdad, profesaron esa fe... o amaron a esos hombres

JOSEPH CONRAD

A mi madre, Faye Ponder
y a la memoria de mi padre,
Buford C. Rediker

ÍNDICE

Agradecimientos.....	7
Abreviaturas	11
Introducción	13
1. El marinero como hombre de mundo. Un recorrido por el Atlántico norte hacia 1740.....	27
2. El marinero como obrero colectivo. El proceso de trabajo en la mar	115
3. El marinero como trabajador asalariado. En busca de dinero contante	173
4. El marinero como hombre llano. Lenguaje y cultura en la mar	229
5. El marinero como espíritu de la rebelión. Autoridad, violencia y disciplina laboral	301
6. El marinero como pirata. Saqueo y bandidaje social en la mar.....	369
Conclusión. El marinero como trabajador del mundo .	417
Apéndices	433

AGRADECIMIENTOS

Es un gran placer poder expresar mi agradecimiento a todos aquellos que a lo largo de los pasados diez años han contribuido, directa e indirectamente, a escribir este libro. Quisiera mostrar mi reconocimiento al personal de la Public Record Office de Gran Bretaña, a Kew Gardens y especialmente a Chancery Lane por sus incansables esfuerzos a la hora de recuperar las enormes y polvorientas colecciones de documentos del Alto Tribunal del Almirantazgo. También quiero expresar mi agradecimiento a todas las personas con las que me he topado en la Biblioteca Británica, el National Maritime Museum, la Bodleian Library, la India Office Library, la Historical Society of Pennsylvania, la Virginia State Library, el Federal Records Center (Bayonne, Nueva Jersey) y la Biblioteca del Congreso. Los libreros de la Biblioteca Van Pelt de la Universidad de Pensilvania, donde surgió este libro durante una investigación para una tesis doctoral, fueron infaliblemente cordiales y afables. Y también me gustaría dar las gracias al Departamento de Historia de la Universidad de Pensilvania, al Philadelphia Center of Early American Studies y al Departamento de Historia de la Universidad de Georgetown, quienes hicieron posible esta investigación de muchas y generosas maneras.

Mis primeros agradecimientos personales van dirigidos a mi mentor universitario, Alan V. Briceland, de la Virginia Commonwealth University, quien me enseñó lo importante que puede llegar a ser el trabajo de historiador. También quisiera dar las gracias a mi tutor universitario de la Universidad de Pensilvania, Richard S. Dunn, cuyo ejemplo académico, amplios conocimientos y buenos consejos fueron inestimables. Michael Zuckerman estuvo estimulándome, provocándome y animándome durante años. Su genio rebelde ha contribuido a este estudio de tantas y tan sutiles formas que me es imposible ya enumerarlas o siquiera percibir las. Estoy muy agradecido a Richard R. Beeman, Drew Gilpin Faust y Walter M. Licht, quienes convirtieron mis años en Penn en una delicia intelectual. Es un placer asimismo reconocer la ayuda de todo un conjunto de grandes académicos con quienes además afortunadamente tengo lazos de amistad: Craig Becker, Christopher Hill, Joanna Innes, David Jaffe, Ken Morgan, Robert K. Schaeffer, Amy Dru Stanley, Richard Stites, Daniel F. Vickers y Steven Zdatny. También tengo que agradecer la irremplazable asistencia de Leslie S. Rowland y Alfred F. Young, dos lúcidos historiadores que han puesto su entusiasmo y sus conocimientos al servicio de este estudio. Guardo especial gratitud a mi amigo Peter Linebaugh, con quien he intercambiado opiniones y material sobre el siglo XVIII (y muchos otros temas) durante años. Su amistosa colaboración en estas páginas se refleja en la propia forma de concebir los problemas históricos. Nancy Hewitt, Dan Schiller y Susan Davis han formado parte de este proyecto desde que empezó a gestarse en la Taberna Walsh de la calle 43 de Filadelfia oeste. Por fortuna los tres continuaron prestándome su ayuda a pesar de estar dispersos por las cuatro esquinas del país. Nancy ha contribuido a estas páginas de manera particular.

He disfrutado mucho trabajando y conociendo a Frank Smith, de la Cambridge University Press. Debo agradecer su interés y el fino toque editorial que ha aportado a este estudio. Y también quiero expresar mi gratitud a Helen Greenberg, quien ha copiado y editado el manuscrito con habilidad y precisión. Algunas partes del capítulo 6 se han sacado de «Under the Banner of King Death: The Social World of Anglo-American Pirates, 1716-1726», publicado en *William and Mary Quarterly*, 3ª serie, nº 38 (1981), y se han podido reproducir aquí gracias a la *Quarterly* y a su gran editor, Michael McGiffert.

Finalmente, quiero dar las gracias a mis padres, a Walt y Faye Ponder y a mi hermano, Shayne Rediker, cuya calidez y sabiduría me ayudaron a soportar tantos años de estudio. Mi mayor agradecimiento va dirigido a mi esposa, Wendy Z. Goldman, quien me ha ayudado más que nadie. Ha enriquecido este trabajo, y mi vida, con su imaginación sin límites, su espíritu aventurero y su genio obstinado.

ABREVIATURAS

ADM Documentos del Almirantazgo, PRO, Londres.

AHR American Historical Review.

Barlow's Journal Barlow's Journal of his Life at Sea in King's Ships, East & West Indiamen, & Other Merchantmen from 1659 to 1703, ed. Basil Lubbock (Londres, 1934).

BL Biblioteca Británica, Londres.

CO Documentos de la Colonial Office, PRO, Londres.

EHR Economic History Review, 2ª serie.

HCA Documentos del Alto Tribunal del Almirantazgo, PRO, Londres.

JEH Journal of Economic History.

LC Biblioteca del Congreso, Washington, D.C.

MASS ADM Registros del Tribunal del Almirantazgo de la Provincia de la Bahía de Massachusetts, 1718-47, Manuscript Division, LC.

P&P Past and Present.

PRO Public Record Office, Londres.

SC ADM Actas del Tribunal del Vicealmirantazgo de Charleston, Carolina del Sur, 1716-63, Manuscript Division, LC.

VMHB Virginia Magazine of History and Biography.

WMQ William and Mary Quarterly, 3ª serie.

INTRODUCCIÓN

El soplido del viento era «terrible» y el mar crepitaba como una «llama perpetua». El buque daba cabezadas al recibir el choque de las espumantes olas, que, según un atemorizado testigo, «rompían sobre nuestra cubierta dispuestas a hacernos trizas». En la cubierta inferior la carga se desplazaba y caía, los toneles de agua rodaban de un lado a otro y los cables chirriaban en las poleas y aparejos: «¡Qué gritos tan terribles daba la gente, pensando a cada instante que había llegado su hora!». El *Dove*, que había zarpado de Tops-ham, Inglaterra, rumbo a Virginia, transportando productos manufacturados y pasajeros, no era rival ante la fuerza de los elementos, que no tardaron en escorar el frágil navío hacia uno de sus costados. Dos marineros armados con hachas subieron a cubierta «para cortar el mastelero, tras lo cual el buque adrizó». Pero el *Dove* aún tenía que hacer frente a muchos problemas.

Con el propósito de bajar aún más el centro de gravedad del buque, disminuir la resistencia a los azotes del viento y reducir así el

riesgo de vuelco, dos de los mejores marinos del *Dove* subieron a la arboladura «para cortar el mastelero de velacho y los cabos afirmados al bauprés». Mientras hachaban en la cofa, una monstruosa ola sacudió la proa de la embarcación, desarbolando el trinquete como si fuera una simple rama y arrojando el palo y a uno de los marineros «por la borda», al mar. El otro quedó aplastado entre el mástil y el costado de la nave. El hombre que había sido barrido al agitado mar había tomado la precaución de atar un cabo a una de sus piernas, y así finalmente «logró ponerse a salvo, pero había tragado tanta agua salada y estaba tan exhausto que no se tenía en pie».

Entre tanto, los palos cortados o partidos seguían enredados en las jarcias del buque, y un tercer marinero se afanaba en cortar los cabos que los sujetaban para «escupir» los palos. Pronto regresó a la bodega sujetándose un brazo herido, pues «estuvo a punto de perder la mano izquierda» al tratar de liberar los mástiles que aún pendían. El océano seguía lanzando furiosas olas. La proa estaba «totalmente inundada» y el mar «espumaba hasta nuestra cubierta», según el pasajero John Fontaine. A cada vaivén del oleaje los palos enredados se estrellaban contra el costado del navío, «sacudiendo el buque de tal manera que pensábamos que lo iban a atravesar». Los marinos más veteranos del *Dove* yacían incapacitados, «consternados por no poder hacer nada» pero tratando de animar al resto. «A nuestro alrededor no había más que muerte y espanto, tanto dentro como fuera», concluía Fontaine¹.

1. Fontaine, J. *The Journal of John Fontaine: An Irish Huguenot Son in Spain and Virginia, 1710-1719*. Ed. Edward Porter Alexander. Charlottesville: 1972, págs. 49-50. El relato de Fontaine se ha adornado ligeramente con los de otras potentes tormentas. Por ejemplo, Dampier, W. «A New Voyage round the World», en *A Collection of Voyages*, ed. Dampier. Londres: 1729, pág. 543.

La omnipotencia de los elementos y la fragilidad de la vida de los seres humanos moldearon la conciencia de todos los marineros de la primera mitad del siglo XVIII. Muchos de ellos «se despertaban con terribles estruendos, causados por el sonido de los afustes de los cañones [...], el restallido de los camarotes, el aullido del viento a través de los obenques, el confuso ajeteo de la tripulación del buque, [...] o el repiqueteo de las cadenas de las bombas de agua». En 1704 Francis Rogers se quedó aterrizado ante una tormenta eléctrica: «el cielo parecía todo en llamas y [por todas partes] dardeaban veloces haces de relámpagos, volando en largas venas brillantes y con una furia tan indescriptible que aterraba»². En momentos como este el aire adquiriría un olor «semejante al azufre» y «el oleaje al romper destellaba como un rayo». El estrépito de los truenos, «tan fuerte que parecía que nuestro buque se iba a partir en dos», llegaba a ser tan ruidoso que dejaba a los marineros «sordos durante un rato». El marino Jack Cremer relata una tempestad en la que todos a bordo temblaban «a cada restallido», mientras se miraban unos a otros «como si fuesen fantasmas»³. Durante semejantes tormentas el viento silbaba en los obenques de tal forma que «no podías oír nada, aunque te gritaran en el oído tan alto como fuera posible». Y existían otros peligros naturales. La calma chicha podía dejar un buque siniestramente inmóvil durante días sobre un mar «liso y brillante como un espejo». Los tifones podían surgir en cualquier momento y volcar o

2. Smollett, T. *Roderick Random*. Ed. The New American Library. Londres: 1964, publicado originalmente en 1798, pág. 165. También Cooper, D. «The Journal of Francis Rogers», en *Three Sea Journals of Stuart Times*. Ed. Bruce Ingram. Londres: 1936. Pág. 189.

3. Dampier, «New Voyage», pág. 131, 414; CREMER, J. *Ramblin' Jack: The Journal of Captain John Cremer*. Ed. R. Reynall Bellamy, Londres: 1936, pág. 216; Anónimo, «Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbadoes, &c., 1714-1723», BL, Add. Ms. 39946, f. 1.

hundir un navío. El marinero Ned Coxere comenta que «la muerte» aparecía demasiado a menudo «ante nosotros, junto al lugar en el que seríamos sepultados si no poníamos remedio con rapidez»⁴.

La tripulación y los pasajeros del *Dove* tuvieron suerte, al igual que Francis Rogers, el Errante Jack Cremer y Ned Coxere. Sobrevivieron y pudieron contar sus espeluznantes relatos. Pero muchos otros no tuvieron tanta fortuna. El lecho del Atlántico es la fosa común de estos desdichados, allí yacen los cascos podridos de todas las naves de madera que se tragó la mar, a menudo sin dejar rastro. «A los marinos [...] no se les puede contar ni entre los vivos ni entre los muertos», explicaba un pastor protestante familiarizado con los peligros de la vida en la mar, sus «vidas [penden] permanentemente en suspenso ante ellos». En sus faenas cotidianas, cavilaba otro clérigo, los hombres de mar «bordean constantemente los confines de la muerte y la eternidad»⁵. Los peligros existentes en los límites de la eternidad acosaban al marino de alta mar del siglo XVIII, que surcaba los imponentes océanos del globo a bordo de su pequeño y frágil navío de madera. Las impresionantes amenazas de las profundidades constituían una de las principales realidades de su vida.

De hecho, este drama a vida o muerte de la gente de mar dio origen a un «romanticismo mariner» que ha predominado durante mucho tiempo en la historia marítima, en muchos casos con razón. Hay una profunda emotividad en la imagen de esos ágiles y resueltos

4. Cooper, «Journal of Francis Rogers», pág. 145; Dampier, «New Voyage», pág. 452; Falconer, W. *An Universal Dictionary of the Marine*. Londres: 1769, reimpresso en Nueva York: 1970, págs. 60-61; *Adventures by Sea of Edward Coxere*. Ed. E. H. W. Meyerstein. Nueva York: 1946, pág. 55.

5. Flavel, J. *Navigation Spiritualized: Or, A New Compass for Sea-Men*. Boston: 1726; Anónimo, *Mariner's Divine Mate*, Boston: 1715, pág. 6.

marinos subiendo y bajando deprisa por las jarcias de un buque en mares espumosos y ondulantes, luchando contra el viento, la marea y las probabilidades, tan solo para ganarse la vida. Semejante imagen reclama atención, respeto e incluso asombro, particularmente en una nación como Estados Unidos que se ha criado con los héroes del viejo oeste y la intrépida (y a veces despiadada) conquista de la naturaleza⁶.

El imaginario marítimo norteamericano debe mucho a Samuel Eliot Morison, patricio de Boston, almirante, patriota, romántico e historiador de Harvard⁷. Los marineros del profesor Morison se hacían a la mar embelesados. Eran «jóvenes amantes de las aventuras», chicos procedentes del campo con «espíritu viajero» y deseos «de hallar en el mar un medio para dejar de arrancar tocones y tronchar ramas». O en palabras más poéticas: «cuando el gris noviembre sucedía al esplendor del estío indio, el graznido de los gansos salvajes convocaba desde lo alto los espíritus juveniles a las riquezas y la aventura»⁸. El navegante de Morison era parecido al Ishmael de Herman Melville en *Moby Dick*, que huye al mar para escapar «del frío y lluvioso noviembre de [su] alma», para lanzarse a la aventura y conocerse a sí mismo en su búsqueda personal de la verdad y el conocimiento⁹. Puede que el muchacho de Morison sea un poco más materialista y algo menos filosófico, pero ambos son variaciones del mismo tema romántico.

6. Slotkin, R. *Regeneration Through Violence: The Mythology of the American Frontier, 1600-1800*. Middletown, Conn.: 1973.

7. Washburn, W.E. «Samuel Eliot Morison, Historian», *WMQ* 36 (1979), pág. 325-52.

8. Morison, S. E. *The Maritime History of Massachusetts Bay, 1783-1860*. Boston: 1921, pág. 16.

9. Melville, H. *Moby Dick*. Nueva York: 1967.

Este tipo de imágenes fueron muy poco relevantes en la vida de los marinos angloamericanos de la primera mitad del siglo XVIII, y por tanto apenas están presentes en este estudio. En las páginas que siguen abundan el arrojío y las aventuras (como hemos visto, por ejemplo, a bordo del *Dove*), pero el espíritu viajero y la introspección romántica apenas se mencionan de pasada. Después de todo, la primera mitad del siglo XVIII fue una época prerromántica, aunque en los relatos de los viajes alrededor del mundo y en novelas como *Robinson Crusoe* ya asomaba algo de esa obsesión romántica por el mar. En todo caso, es importante tener en cuenta que los marineros de Morison y Melville pertenecen al siglo XIX.

Esta imagen romántica de la gente de mar ha oscurecido importantes rasgos de la vida marinera del siglo XVIII. Por ejemplo, ha tergiversado las razones que llevaron a esos hombres a embarcarse. Como señala Jesse Lemisch sobre la perspectiva de Morison acerca de la vida marinera, «La presencia [...] de fugitivos y temporeros, desamparados ante un ambiente hostil, convierte ese *espíritu viajero* en una irónica parodia de los verdaderos motivos que llevaron al menos a algunos hombres a hacerse a la mar»¹⁰. Los historiadores marítimos románticos, además, solían considerar las motivaciones del marinero sobre todo en términos personales y nacionales¹¹, como en el caso de Ishmael. No obstante, la lucha contra la naturaleza, así como los frecuentes conflictos entre los hombres, eran en el fondo tareas cooperativas y colectivas. Y estos enfrentamientos, igual que

10. Lemisch, J. «Jack Tar in the Streets: Merchant Seamen in the Politics of Revolutionary America», *WMQ* 25, 1968, pág. 377.

11. Washburn, «Samuel Eliot Morison», pág. 341, comentarios sobre la importancia que otorga Morison a las cuestiones individuales.

buena parte de la vida marinera, eran en gran parte consecuencia del carácter internacional del trabajo marítimo y de los propios trabajadores. La perspectiva romántica, pues, ha tergiversado o pasado por alto algunos de los aspectos más importantes de las vivencias del marino.

Esta visión ha distorsionado además la realidad de la vida en la mar al poner el foco en la lucha entre el hombre y la naturaleza y eludir otros aspectos de la vida marinera, sobre todo el áspero conflicto entre los propios hombres. Para profundizar en el conocimiento de la vida en el mar necesitamos un enfoque social más amplio, que también tenga en cuenta que la tripulación del *Dove* discutía con el naviero mercante acerca de los salarios, que Jack Cremer boicoteaba a sus capitanes desertando con frecuencia de sus buques y que Ned Coxere se enfrentaba a los oficiales de la armada para escapar de la leva forzosa. Los problemas del marino no se reducían a las amenazantes y aparentemente todopoderosas fuerzas de la naturaleza a las que tenía que enfrentarse. El hombre de mar estaba atrapado entre Escila y Caribdis: por un lado estaba su capitán, respaldado por el comerciante y el funcionario del rey, e investido con unos poderes casi dictatoriales puestos al servicio de un sistema capitalista que se extendía rápidamente por el globo; y en el lado opuesto, la constantemente peligrosa naturaleza. En este espacio social situado entre los peligros artificiales y naturales que gobernaban la vida del marino surgieron ideas y prácticas muy importantes.

En líneas generales, el marino de alta mar del siglo XVIII sigue siendo un hombre desconocido. Gary Nash, por ejemplo, afirma que en todos los viejos puertos de América del norte había cientos de trabajadores libres no cualificados, marineros incluidos. Sin

embargo estos hombres «son quizá el grupo social más elusivo de la temprana historia de Norteamérica, pues se trasladaban de puerto en puerto con más frecuencia que otros ciudadanos, cambiaban de ocupación, morían jóvenes y, siendo de los miembros más pobres de la comunidad blanca libre, lo normal era que no dejaran ningún rastro de su vida en los archivos de los impuestos ni en los registros de propiedad o testamentarios»¹². No obstante, «ignorar a este grupo de trabajadores pobres propensos a las enfermedades y mal pagados, supone olvidarse de aquellos sin cuyas vidas la rueda del comercio marítimo no podría haber girado»¹³. Los comentarios de Nash también son apropiados para la Inglaterra del siglo XVIII, en la que los marineros jugaron un importante papel a pesar de ser casi invisibles para la historia¹⁴. En este estudio he tratado de recuperar las vivencias del marino corriente de la primera mitad del siglo XVIII y de continuar y ampliar el innovador trabajo de Jesse Lemisch, siguiendo el espíritu de lo que se conoce como «historia desde abajo»¹⁵. Lógicamente, aquí también aparecerán los comerciantes, los capitanes, los oficiales de menor rango y los funcionarios del rey, pues formaban parte de la vida del hombre de mar. Pero el foco siempre

12. Nash, G. B. *The Urban Crucible: Social Change, Political Consciousness, and the Origins of the American Revolution*. Cambridge, Mass.: 1979, pág. 16.

13. *Ibid.*, pág. 64.

14. Hay dos libros muy buenos, publicados recientemente, que demuestran esto: el de Malcolmson, R. W. *Life and Labour in England, 1700-1780*, Nueva York: 1981; y el de Rule, J. *The Experience of Labour in Eighteenth-Century English Industry*. Nueva York: 1981. Ambos hablan muy poco de los marineros.

15. Lemisch, J. «The American Revolution Seen from the Bottom Up», en *Towards a New Past: Dissenting Essays in American History*. Ed. Barton Bernstein, Nueva York: 1968, págs. 3-45.

está puesto en el propio Jack Tar¹⁶, en sus esperanzas, sus miedos, sus aspiraciones, sus fracasos y sus victorias. Espero que mis hallazgos y mis reflexiones promuevan nuevos estudios sobre estos trabajadores esquivos, aunque importantes, que habitaban un mundo de madera.

Al poner el acento en el carácter colectivo de la vida marinera, este libro intenta unir sus esfuerzos a una corriente más amplia que trata de convertir la «historia del trabajo» en «historia de la clase obrera». En palabras de Gregory S. Kealey, este nuevo tipo de historia «ya no es una mera categoría más de la economía política, una simple cuestión de relaciones industriales, una lista de líderes obreros sagrados, una crónica de sindicatos locales ni una cronología de huelgas militantes, sino que pasa a formar parte de la historia de la sociedad. Los trabajadores ya no son cifras aisladas que únicamente participan en los sindicatos, en las huelgas o en la política radical; se estudian dentro de una totalidad que incluye su contexto cultural y sus relaciones sociales, además de su afiliación a ciertas organizaciones y su comportamiento político y económico»¹⁷.

Mi principal propósito ha sido analizar la autonomía colectiva de los trabajadores marítimos; preguntarme, como Eugene D. Genovese, Herbert G. Gutman y otros, no ya «¿qué se hizo con esos

16. Jack Tar era el nombre genérico dado a los marineros en la cultura popular angloamericana. *Tar* significa alquitrán, una sustancia muy familiar para los mareantes, pues untaban con ella tanto los aparejos del barco (para evitar su deterioro) como su ropa y su coleta (para impermeabilizarla y que el pelo no se enredara en el equipo). De ahí que *tar*, en inglés, también se emplee como sustantivo para denominar al marinero corriente. En la presente edición se ha optado, pues, por traducir *tar* sencillamente como «hombre de mar» o «marinero corriente», cuando el término se emplea en este sentido. [N. del T.]

17. Kealey, G. «Labour and Working Class History in Canada: Prospects in the 1980s», *Labour/Le Travailleur* 7, 1981, pág. 69.

trabajadores?»), sino más bien «¿qué hicieron esos trabajadores por sí mismos y cómo lo hicieron?»¹⁸. Por lo tanto he prestado especial atención a los esfuerzos que llevó a cabo la marinería para liberarse de sus duras condiciones de vida y de la explotación. Los marinos desplegaron varias tácticas de resistencia y desarrollaron diversas formas de organización autónoma. Huelga decir que estas tácticas e innovaciones apenas han sido tratadas por la vieja historiografía marítima. La divergencia entre los intereses y los valores de los navieros, los mercaderes y los capitanes, y los de aquellos que encarnaba la «plebe del buque», así como la forma en las que estos intereses y valores divergían, apenas han sido estudiadas. Y esta ausencia de análisis impide conocer en sus propios términos las diversas actividades de los mareantes y oculta muchos de los rasgos más importantes de la cultura marinera.

William Weeden, historiador decimonónico de la antigua Nueva Inglaterra, decía que «si pudiéramos observar la vida de estos recios marineros en sus lóbregas moradas, estaríamos de hecho ante la historia»¹⁹. Este estudio acepta el reto de Weeden, pero se centra en la vida de Jack en la mar (en la húmeda y oscura bodega del navío, sobre la cubierta, o arriba entre el velamen), dejando en segundo plano su «lóbrega morada» en el puerto. La obra demandaba un enfoque que recogiera no solo todos los recientes estudios acerca de la historia de la clase obrera, sino también los trabajos de historia social, económica, cultural y política. También he tenido que echar

18. Genovese, E. «American Slaves and Their History», en *In Red and Black: Marxian Explorations in Southern and Afro-American History*. Nueva York: 1971, pág. 106; Gutman, H. *Work, Culture, and Society in Industrializing America*. Nueva York: 1976.

19. Citado por Nash, *Urban Crucible*, pág. 64.

mano de otras disciplinas, sobre todo de la lingüística, la sociología, la economía, la antropología y especialmente de la etnografía. Este enfoque interdisciplinario surge de la convicción de que la historia de la gente de mar podría y debería ser algo más que una crónica de almirantes, capitanes y batallas navales: tiene que tratar problemas y procesos históricos más amplios. La vida y el trabajo internacional del marinero reclaman una historia mundial que ligue el pasado de Gran Bretaña y Norteamérica con la historia intercultural del continente europeo, el Mediterráneo, África y las Indias Orientales y Occidentales. Jack Tar nos desafía a adoptar su movilidad, propia de un nómada, para acompañarle de puerto en puerto alrededor del mundo. Su vida trasfronteriza nos invita a superar las barreras que impone la historia regional o nacional, a menudo artificiales.

El comercio conectaba las regiones y las naciones de todo el mundo, y el siglo XVIII («el siglo del comercio») fue especialmente importante en lo que respecta al desarrollo comercial. El XVIII fue necesariamente, pues, un siglo de desarrollo para la clase obrera marítima, lo cual es una buena razón para estudiar a la marinería entre 1700 y 1750²⁰. En este periodo la industria naval británica llegó a su madurez y la marina mercante norteamericana creció considerablemente. La hegemonía marítima británica estaba tomando forma, la estructura imperial era firme y resistente y las redes del mercado internacional cada vez estaban mejor organizadas. El comercio a través del Atlántico Norte adquirió gran estabilidad. Marinear empezó a ser una ocupación relativamente habitual y de por vida para

20. Véase Marx, K. «The German Ideology», en Marx, K. y Engels, F. *Selected Works*. Moscú: 1969, vol. I, pág. 59-60; Gold, E. *Maritime Transport: The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law*. Lexington, Mass.: 1981, págs. 51, 61, 62.

un número cada vez mayor de trabajadores asalariados. De hecho, los marineros fueron uno de los primeros y más numerosos grupos de trabajadores asalariados libres de las economías británica y norteamericana. Su caso anunciaba en muchos aspectos la revolución industrial.

Dada la organización imperial e internacional del mercado de trabajo marítimo del siglo XVIII, este estudio se centra en los marineros angloamericanos, los mareantes transatlánticos súbditos de la corona británica. Estos marinos de la primera mitad del siglo XVIII ya residieran formalmente en Bristol, Port Royal, Glasgow, Boston, Londres, Nueva York, Liverpool o Filadelfia, formaban parte de una misma cultura marinera y de una misma sociedad, y por tanto deben estudiarse dentro de un marco que incluya al Imperio británico pero que no deje de lado el resto del mundo.

La obra está organizada por temas. Comienza con un estudio del mundo marino hacia 1740, que recorre los puertos más importantes del Atlántico Norte británico, enumera las mercancías que se apilaban en sus muelles y embarcaderos y comenta los aspectos de la economía política y los acontecimientos históricos que más influyeron en la vida del marino. El capítulo 2 trata la organización y la rutina laboral en la mar. El capítulo 3 habla del «salario» dentro del sistema de trabajo asalariado libre y analiza las escalas salariales y las distintas formas de negociación del salario. El capítulo 4 examina la cultura y la comunidad en la mar, y el capítulo 5 aborda la autoridad marítima y la disciplina laboral. El capítulo 6 explora el mundo de la piratería y su relación con la cultura del trabajo marítimo. La conclusión retoma un grado de análisis más general, insertando las

vivencias del marino dentro del proceso de transformación social y de desarrollo de la clase obrera en Norteamérica e Inglaterra.

En las citas se ha conservado el lenguaje original, y *sic* solo se emplea cuando el significado no está claro. Las fechas se han mantenido en el viejo calendario juliano, excepto las que van del 1 de enero al 25 de marzo, que siguen el calendario gregoriano.

Al reconstruir la vida social y cultural del marinero corriente de la primera mitad del siglo XVIII, he intentado tanto escribir historia como contar historias. Espero que el resultado interese por igual a los lectores corrientes como a los expertos. Siguiendo los pasos de Tobias Smollett, uno de los primeros escritores que se interesaron en los problemas del marino, también he tratado de alentar «esa generosa indignación que debería animar al lector contra la sórdida y despiadada ordenación del mundo»²¹. Como tendremos ocasión de ver con abundantes y a veces espantosos detalles, el alegre hombre de mar vivía de hecho en un mundo en el que esta cara «sórdida y despiadada» tenía una gran presencia. Su ingeniosa manera de arreglárselas para sobrevivir en ese mundo es el tema de este libro.

21. Smollett, *Roderick Random*, pág. 5.