

Rose George, *NOVENTA POR CIENTO DE TODO. LA INDUSTRIA INVISIBLE QUE TE VISTE, TE LLENA EL DEPÓSITO DE GASOLINA Y PONE COMIDA EN TU PLATO*, Colección entrelíneas. Capitán Swing, 2014 (294 pp.), ISBN 978-84-942213-5-4.

Aurèlia Mañé Estrada¹

G.A.T.E. – Universitat de Barcelona

School of History – University of East Anglia

El libro de Rose George, titulado *noventa por ciento de todo*, me ha gustado. Esta no es una forma habitual de iniciar una reseña, pero quiero destacar desde el inicio que es un libro que se lee con agrado desde la primera página; básicamente porque está bien escrito por una persona inteligente.

Rose George es una periodista y, entiendo que por ello, su relato se podría calificar de *periodístico*. En determinados ambientes, como en el académico al que yo pertenezco, decir que un libro es periodístico suele ser peyorativo, pues se considera que es un género literario en el que se realizan afirmaciones sin mucho fundamento. Este libro es todo lo contrario. De hecho, una de las cosas que más impresiona del libro es la gran cantidad de información -de fuentes muy diversas- que la autora transforma en un relato ágil y ameno.

El libro está articulado en torno a una idea, la de que el transporte marítimo de mercancías, que incide en el 90% de todo -y, de ahí, obviamente el título-, es una de las actividades más invisibles del mundo. Ello es lo que se expresa en la introducción con la frase de que es *irónico comprobar que cuanto más han crecido los barcos en tamaño y transcendencia, menos espacio han llegado a ocupar en nuestra imaginación* (p.9). Es cierto, porque no los vemos, aunque como se nos explica en el primer capítulo, son tan grandes como una ciudad. Tal como los describe la autora, estas *ciudades invisibles* que surcan los mares, son el contrario de las de Italo Calvino, pues son una ciudad perfecta -la del Capital-, pero realizada. Una ciudad opaca, fuera de cualquier legislación, en la que se explota y que sirve al fin de la *explotación*. En este sentido, en la introducción (p.21), hay una frase que "te deja tiesa": *El espacio vacío y azul que representan los mapas es también aplicable a la gente que trabaja en él. Compra los granos de café de comercio justo, claro que sí, pero no presupongas que los principios del comercio justo dominan las condiciones de trabajo de aquellos hombres que fueron a buscar el café por ti. Te estarías equivocando.*

Desde este punto de vista, el libro acaba siendo un alegato a la economía de proximidad, aunque el objetivo del libro es visibilizar. Es mostrar, en primer lugar, las condiciones del enorme número de personas

¹ amimanera@ub.edu

que trabajan “fuera de foco” en el mar; sólo el formado por Filipinos, es un colectivo de más de 250.000 trabajadores. Así, aunque el libro trata de otras cuestiones, este es el factor esencial del relato: dar a conocer, y rendir homenaje, a quiénes son explotados y/o sufren penalidades en el mar.

El libro está escrito narrando el viaje que la propia autora realizó a bordo de el *Kendal*, un buque de la *Maersk*, que se define como un buque de tamaño medio, cuya *cubierta sólo mide tres campos de fútbol* (p.23) y de seis pisos de alto. Este viaje se inició en Felixstowe (Reino Unido) y finalizó en Tailandia. Así, el texto se estructura en 11 capítulos (y un excelente duodécimo de lecturas complementarias de diversos géneros) que relatan desde el embarque hasta el desembarque. Estos capítulos, además de narrar las etapas sucesivas de la travesía, se centran en una temática adicional, relativa a las condiciones de vida de los marineros o a la actividad de las navieras y de las grandes empresas que controlan el transporte marítimo de mercancías.

Entre estas temáticas adicionales, quisiera destacar dos aspectos.

El primero, es la explicación que Rose George realiza sobre el combustible de los barcos. En su quinto capítulo, el libro cuenta cosas sorprendentes, entre ellas que un buque gigante puede emitir tanta contaminación a la atmósfera como una planta de energía eléctrica a base de carbón; o que los barcos más grandes pueden emitir tanto como 760 millones de coches; o que si sumamos la navegación a la lista de los países contaminantes, esta ocupa la sexta posición (p.111). La razón de ello es doble. En primer lugar porque estos gigantes del mar se alimentan de energía fósil. Es tanto el crudo pesado al día que emplean, que muchos deciden navegar a una velocidad menor (14 nudos) que la de un *tea clipper* (17 nudos) de los que surcaban los mares a mediados del Siglo XIX. Ello, para ahorrar en combustible. Pero, en segundo lugar, su capacidad de contaminación es tan grande debido a que el combustible pesado que emplean es el menos elaborado y costoso posible: es el llamado combustible búnker o residual. En pleno Siglo XXI, este combustible se considera basto, porquería y a sólo un escalafón por encima del asfalto; y al quemarlo, libera a la atmósfera gases y hollín, incluido dióxido de carbono, óxido de nitrógeno, monóxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles, dióxido de azufre, carbón negro y partículas de materia orgánica (p.111).

Desde un punto de vista ambiental esta información es inquietante. Sin embargo, mientras lo leía no podía levantar la vista del libro, pues, realmente, lo que Rose George nos cuenta es que las modernas flotas del Siglo XXI, emplean el mismo tipo de combustible que el que usaron las primeras flotas del Mar Negro y el Volga de la Rusia zarista; sólo que entonces el combustible búnker tenía nombres más evocadores como *mazout* (que sigue siendo su nombre en francés) o *astaki* (en ruso). Por tanto, lo que la autora nos relata es que esas modernas moles que hoy surcan nuestros mares, y atracan en nuestros puertos, se mueven con lo mismo que la flota de los zares y a una velocidad equivalente a los *clippers* coloniales.

Ello, añadido a lo que es el punto central del libro, las condiciones de explotación de las personas que trabajan en el mar, lleva a que una reflexione sobre la idea de progreso en el capitalismo del Siglo XXI.

Muy relacionado con lo anterior, en el segundo capítulo me han interesado mucho sus explicaciones sobre el proceso de *containerización* en el transporte marítimo (p.48-52). Nunca había pensado, a pesar de que tengo una amiga que siempre me insiste que los “containers del puerto deberían ser transparentes”, todas las implicaciones de este proceso. El container por ser un continente estándar multimodal,

- a. abarata muchísimo el coste del transporte por unidad, pues se puede transportar de todo (desde pañuelos de papel a personas, pasando por alimentos y armamentos) de la misma forma, y con conexiones con el transporte terrestre (camiones y trenes de mercancías); por lo mismo,
- b. permite la mecanización del trabajo de los estibadores, lo que implica menor coste, por supresión de los laborales y mayor rapidez en la carga y descarga, e implica el fin del poder y la capacidad de reivindicación de los trabajadores portuarios

- c. facilita la opacidad en el tráfico de todo: sustancias ilegales, armas, personas, ganado..., pues *un buque carguero moderno está tripulado por gente que no tiene ni idea de lo que transporta* (p.51)

Así, a lo largo del libro se van sumando factores que explican algo que para mi, a pesar de ser economista, es incomprensible, que es que el transporte marítimo sea tan barato, que *en el plano financiero tiene más sentido que el bacalao escocés viaje miles de millas hasta China para que lo corten en filetes y luego lo manden de vuelta a las tiendas y restaurantes de Escocia, que pagar a los escoceses para que lo corten ellos mismos* (p.27). En el libro se cifra el transporte de una lata de cerveza desde China en 1 céntimo, y el de un jersey en 2,5c (p. 50).

Leyendo el libro, te das cuenta de que la explicación de este misterio es simplemente un engaño contable, pues este céntimo,

- a. no tiene en cuenta la explotación de las personas, siendo así lo costes salariales bajísimos y sin perspectivas de aumento, pues con la *containerización* y la internacionalización del trabajo se ha eliminado la posibilidad de reivindicar una mayor participación en el excedente,
- b. no tiene en cuenta los costes energéticos que deberían ser, ni las externalidades que el transporte marítimo genera, pues transportamos con gigantes alimentados por basto combustible decimonónico, con efectos devastadores. Tanto a nivel de emisiones de CO2 (capítulo 5), como en el ecosistema marítimo (capítulo 9).
- c. no tiene en cuenta la evidente evasión de impuestos que supone una actividad que se desarrolla en "mar de nadie", por unas empresas que bajo el "pabellón de conveniencia" ni se sabe a quién pertenecen ni donde están domiciliadas, pero que pueden *evadir impuestos, saltarse los estándares salariales de la tripulación y tirar por el desagüe todos los requisitos laborales tan sólo con "quitarles" la bandera a sus barcos* (p.95)

Por ello, como lo define la autora, es un *negocio imbatible*. Y, como añade la reseñadora, merecería la pena pensárselo dos veces antes de adquirir un producto *low cost* o dejar de acudir a los mercados locales, para comprar en las grandes superficies globales, "lo mismo", pero más barato.

Por último, me gustaría añadir a esta lista de costes no contabilizados lo que a los contribuyentes y consumidores nos cuesta la piratería.

Éste es un aspecto que el libro trata profusamente en los capítulos 6 y 7 y que voluntariamente he dejado para el final, pues la forma en que es tratado es lo que menos me ha gustado del libro. La razón es que al leerlos, he tenido la sensación de que la autora entra en una discusión con el lector o lectora, que debiera de tener con otro tipo de personas o instituciones. En algún momento parece que te esté diciendo algo como "piensas que los piratas son unos pobrecitos, pero en realidad son unos bárbaros, que no tienen ninguna excusa posible, cuando matan o torturan a los pobres marineros". Aunque coincidiera con ella, seguro en la segunda parte de la sentencia y para lo demás me falta información para juzgar, *a priori* Rose George no sabe quién va a ser su lector, pero se presenta a él un poco crispada. Es cierto que estos capítulos están muy documentados y narran incidentes que, efectivamente, te "ponen los pelos de punta", pero a ratos su discurso parece más propio de alguien que padece un *síndrome de Estocolmo* que el de la excelente periodista de investigación que resulta ser en el resto del libro.

Es comprensible, pues si yo me hubiera embarcado en el Kendal, atravesado Suez y convivido con las flotillas anti-piratería y el miedo de tu propia tripulación a lo largo de la Costa de Somalia, tendría su mismo sentimiento, pero es una pena que, posteriormente, en la ya pausada escritura del libro, este sentimiento no se puliera.

Incluso con ello, la lectura del libro es muy recomendable, pues es un libro periodístico que te informa de muchas cosas de las que los terrícolas no tenemos ni idea. Ni los anfibios como yo, que vivimos en el puerto, pero no vemos los containers. Doy fe. Es cierto. Son enormes, pero son invisibles.

No quisiera acabar esta reseña sin felicitar al traductor, Juan A. García Román, pues el texto en castellano se lee muy bien, además de recoger muchas de las precisiones semánticas y terminológicas que la autora hace en la versión original del libro; y, felicitar también a la editorial Capital Swing, que sólo por el nombre ya se posicionan en la parte buena del mundo, pero, sobre todo, por la excelente labor que están haciendo al editar textos singulares, clásicos o contemporáneos, en cuidadas ediciones.