

Autopista a China (Versión 2, para Liverpool), 1998-1999¹

Allan Sekula

Traducción: Matheus Calderón Torres,
Revisada por Mijail Mitrovic

Hoy en día la relación entre el mar y la tierra es cada vez más la opuesta a la que fue en el siglo XIX. Los sitios de producción devienen móviles, al tiempo que las rutas de distribución se vuelven fijas y rutinarias. Las fábricas son ahora como navíos: mutan extrañamente, pretenden ser lo que no son, y a veces zarpan clandestinamente por la noche, en busca de mano de obra más barata, dejando a sus antiguos trabajadores desconcertados y sin empleo. Y los buques de carga ahora se asemejan a edificios, a gigantes almacenes flotantes siendo lanzados de un lado para otro entre puntos fijos en un inclemente cronograma.

El mundo marítimo contemporáneo ofrece poco de cara al reconfortante y nostálgico antropomorfismo, pero, en cambio, se rinde ante la disciplina serial de la *caja*. El contenedor de carga, una innovación estadounidense de mediados de los 50, transforma el espacio y tiempo de las ciudades portuarias y hace posible la globalización de la manufactura. El contenedor es el mismísimo ataúd de la fuerza de trabajo remota, cargando consigo la evidencia oculta de la explotación a los rincones más lejanos del planeta.

Los puertos adyacentes de Los Ángeles y Long Beach son los más grandes en las Américas; tomados de manera conjunta ocupan el tercer o cuarto lugar mundial en cuanto a volumen de contenedores. Las masivas inversiones “públicas” en nuevas líneas de rieles, puentes y terminales de contenedores y de exportación de carbón, que cuestan más de tres billones de dólares, más que triplicarán la capacidad de cargamento del puerto de Los Ángeles. Estos proyectos de infraestructura permanecen en gran parte ocultos del escrutinio público, y el puerto se mantiene irreconocible e invisible. En este sentido, el puerto de Los Ángeles es el mero ejemplo del puerto posmoderno: vastas pistas funcionalizadas para operaciones de contenedores construidas sobre vertederos siempre en expansión, lejos del centro metropolitano. Nadie describiría a Los Ángeles como una ciudad marítima. Un puerto con un presente y un futuro optimistas, pero curiosamente indiferente a su propio pasado.

Los planes para la expansión del puerto de Los Ángeles se basaron en proyecciones optimistas de crecimiento manufacturero continuado en Asia del Este y del Sur. La reciente crisis económica asiática

ha puesto en entredicho estas proyecciones. La caída de las divisas podría suscitar esperanzas de una “recuperación” impulsada por la exportación, apoyada sobre las espaldas de trabajadores empobrecidos, pero la compleja logística global del sistema crea nuevos bloqueos y hoyos económicos. El balance del comercio resbala de forma radical, con muchos contenedores volviendo a Asia desde Los Ángeles con nada más que aire en su interior.

Crisis o *boom*, el sur de China, con sus bajos salarios, es ahora un *hinterland* industrial primario para el puerto de Los Ángeles. La delirante (o cínica) afirmación oficial de que las sumergidas líneas de rieles del nuevo corredor Alameda “prometen crear 700 mil empleos” suena vacía y plantea la interrogante: ¿dónde?

Como lo dice un trabajador portuario de Los Ángeles, mientras contempla el emergente rompeolas de Pier 400, dragado desde el fondo de escombros del puerto exterior, “muy pronto ellos solo conducirán los contenedores desde China.”

Sería demasiado fácil decir, tomando toscamente prestada una vieja idea de Auden sobre la diferencia entre los europeos y los norteamericanos, que el puerto de Liverpool encarna un pasado sin presente, mientras que el puerto de Los Ángeles encarna un presente sin pasado (para los optimistas y los animadores oficiales, esto es conocido como el *futuro*).

Los Ángeles mantiene sus propios pasados en las zonas umbrosas de la memoria oficial: pescadores costeros nativos desalojados de sus tierras y convertidos en esclavos en misiones para el comercio de pieles español y mexicano de inicios del siglo XIX, hombres encapuchados del Ku Klux Klan atacando a anarcosindicalistas a las afueras del salón del Industrial Workers of the World, estibadores huelguistas baleados y pastoreados hacia jaulas por la policía de Los Ángeles en 1934, pescadores inmigrantes japoneses mandados de paseo a campos de internamiento en el desierto en 1942, la mayoría de estos sin volver a pescar nunca más. Tenemos algunos *souvenirs* de este codicioso y usualmente sangriento pasado costero, que incluyen a una gran valla publicitaria acechando sobre Hollywood, una falange de jóvenes y delgadas modelos vistiendo pantalones “Dockers” [estibadores], un adecuado contrapunto a las seudomemorias de Ronald Reagan de una trama secreta de los estibadores para tomar los sindicatos de

los estudios de Hollywood en nombre del comunismo internacional.

Y Liverpool tiene su propia versión de un futuro marítimo “invisible”, al estilo Los Ángeles: la sede central de la Mersey Docks and Harbour Company se retira del triunvirato de grandes edificios en Pierhead, una moderna corporación que busca el refugio de los cobardes en un blindado búnker de cristal tras las puertas de Seaforth. En el interior, los funcionarios de la compañía refinan un discurso orwelliano, borrando su propia agencia: los trabajadores “se despiden a sí mismos.”

Pero me gustaría pensar que hay conexiones más curiosas y más idiosincráticas entre los puertos de Los Ángeles y Liverpool, menos obvias que los íntimos vínculos transatlánticos por largo tiempo establecidos entre Liverpool y Nueva York.

Separados por océanos, cada puerto tuvo su nómina de destacables escritores intelectuales de clase obrera de los años 30 y 40: el inmigrante esloveno Louis Adamic, fuente de inspiración para una nueva generación de escritores radicales en Los Ángeles, quien escribió mientras trabajaba como dependiente en la vieja estación de pilotos marítimos en la boca del canal principal en San Pedro, o los novelistas John Fante y Chester Himes. Ironistas los tres, con sentidos de lo absurdo que coinciden con aquellos refinados por los geniales expresionistas escritores marineros de clase obrera de Liverpool: James Hanley, George Garrett y Jim Phelan.

Y otro vínculo más: a mitad de camino hacia el presente, un estudiante de preparatoria de penúltimo año luchando en vano por imitar el acento de Ringo Starr, y más tarde torpemente jugando fútbol callejero con The Music Machine, que practicaba bullosamente calle abajo en una cochera para un solo auto hecha de estuco, sin que nadie conociese entonces que sería el eslabón perdido entre el British Sound y el futuro rock *underground* de Los Ángeles de los años 70. Sean Bonniwell disipándose como *quarterback*, un cigarrillo encendido colgando de su boca, y diciéndonos a todos que llamemos a las estaciones de radio y pidamos “Talk Talk.”

Y a pesar de los vecinos más de moda en el terreno musical, albergué un cariño secreto por Gerry and the Pacemakers porque, después de todo, el ferry de San Pedro iba a ser reemplazado por un puente colgante que yo odiaba y temía, especialmente después de ir a la escuela para enterarme de que el

padre de una querida amiga había sido electrocutado mientras trabajaba en sus inminentes torres verdes, tan iguales a las del Golden Gate, pero del color de los mares y el dinero antes que de las naranjas sanguinas. Ellen Rodriguez sentada allí, estoicamente, de perfil en su pupitre escolar, recordaba vagamente como si fuera una estudiosa o afligida figura en un mural de Rivera, y mi no saber entonces y mi todavía no saber qué decir.

Así que he aquí la idea esta vez, sin compensación por todavía no saber. Trácese una línea de solidaridad de estibadores a través del Pacífico, desde Freemantle y Sidney a Los Ángeles. Colóquese esa línea en contra de la más pesada línea de intriga corporativa transnacional, la línea que busca ahogar y dividir y abaratar incesantemente el costo de la mano de obra, la línea que respeta solo la degradación de “(la línea de) balance final de costos”. Reviértase la dirección de la lectura que hace el poeta Charles Olson del modernismo de Melville: la línea de Melville que traza la extensión exterior de la frontera estadounidense a través del Pacífico; su preconocimiento, en 1850, del “Pacífico como un taller de trabajo esclavo.” Trácese la delgada línea de resistencia más lejos en reversa, cruzando los Estados Unidos y el Atlántico hacia Liverpool, gran ciudad del duro esfuerzo, las despedidas, el rechazo, y el disfrute de la clase trabajadora.

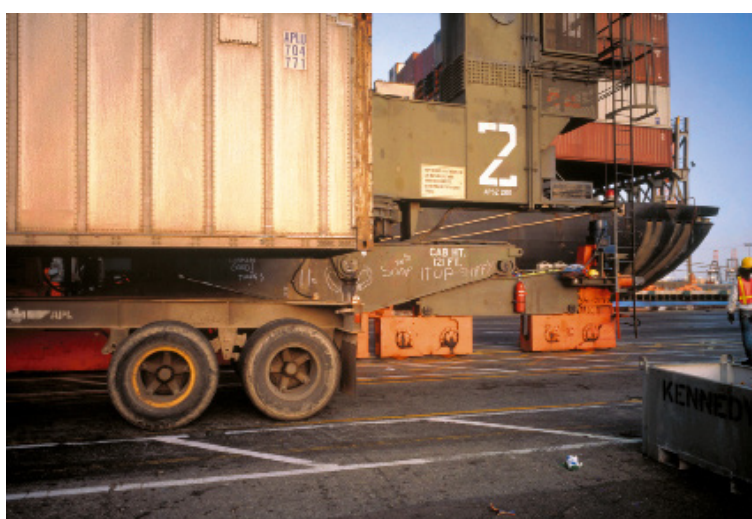
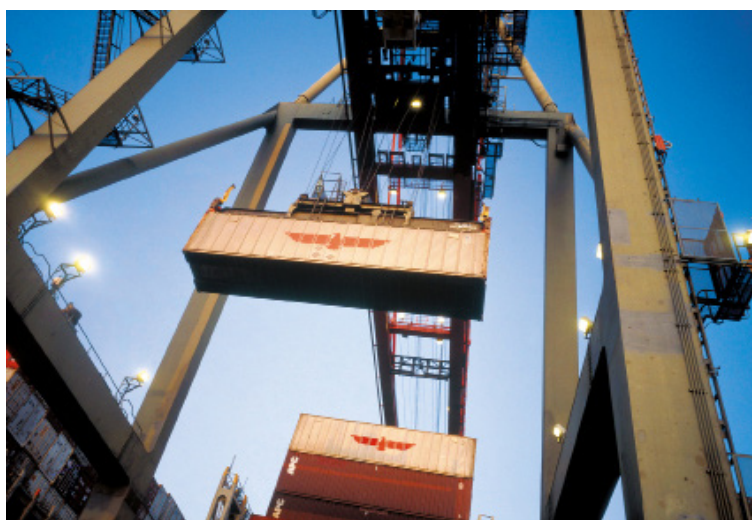
Los estibadores de Liverpool y sus esposas y familias insisten en que la suya ha sido una lucha “muy moderna”, refutando la petulante desestimación neoliberal del trabajo portuario como un retroceso atávico a una era mercantil previa. Los posmodernos, quienes fantasean con un mundo de contactos puramente electrónicos e instantáneos, ciegos al lento movimiento de las cosas pesadas y necesarias, pueden de hecho encontrar pintoresca esta insistencia en la mera modernidad. (¿Cómo llegaron *efectivamente* sus zapatillas desde Indonesia hasta aquí, señor y señora trotadores?). Pero, contra la perniciosa abstracción idealista denominada “globalismo”, los estibadores promulgan una solidaridad internacional basada en intrincadas relaciones físicas, intelectuales y sobre todo *sociales* con el flujo de bienes materiales. La línea de contacto del trabajador portuario se extiende al exterior de lo que está inmediatamente a la mano, para ser levantado o almacenado, y cruza el horizonte hacia otro espacio con inmediaciones similares. Sostener esta solidaridad basada en el

trabajo cuando el trabajo ha sido cobardemente arrebatado, es incluso más admirable, pues sostiene la esperanza por un futuro distinto al fantaseado por los ingenieros de un nuevo mundo de riqueza sin trabajadores. Los estibadores reconocen esta fantasía, y siendo plenamente conscientes de que no puede haber un futuro plenamente automatizado, desentrañan su desagradable lema secreto: todo el mundo un rompehuelgas [*Everyone a Scab*].

Y pídasele a David Sinclair mostrar sus imágenes, porque él ha estado aquí en Liverpool durante todo el proceso, y ha estado pensando con la cámara sobre la importancia del obstáculo, y del duelo.²



La vieja terminal del American President Lines, San Pedro, puerto de Los Ángeles, diciembre de 1992.



Bajo el gancho (Tríptico)

Contenedores de descarga del *President Adams*, entrando desde Hong Kong.



*Terminal del American
President Lines, Pier
300, Isla Terminal,
puerto de Los Ángeles,
febrero de 1997.*

Autopista a China 1

Ingeniero alemán supervisa la descarga de las nuevas grúas para contenedores desde el buque de carga pesada *Teal*. Las grúas fueron fabricadas para la empresa matriz alemana en un astillero en Abu Dabi, empleando trabajadores migrantes filipinos y del sur de Asia, luego fueron cargadas abordo del *Teal* para

el largo y muy pesado viaje a través de los océanos Índico y Pacífico. De bandera belga, el *Teal* está registrado en las Antillas Holandesas, una extendida argucia legal que permite la contratación de una tripulación extranjera –en este caso, rusa– más barata.



Autopista a China 2 (Retrato 1)

Mason Davis, representante sindical del gremio de soldadores y constructores navales en el proyecto *Teal*–Pier 300. Antes, empleado como maquinista oficial en el último astillero restante en Los Ángeles. Ahora, la mayor parte del trabajo de astilleros se ha

ido: “Este es mi primer empleo real en más de un año.” Cuando trato de localizarlo para darle una copia de esta fotografía, me dicen que se fue a Nueva York en busca de trabajo.



New Brighton, julio de 1999.

Shippotter [Observador de barcos]

El buque portacontenedores canadiense *Cast Performance* ingresa al Mersey desde Montreal.

En las últimas horas de la noche siguiente, me uní a una tripulación de remolcadores que delicadamente tiran de la misma nave a través de las estrechas esclusas de Seaforth y de vuelta hacia el Mersey en su viaje continuo. El trabajo es tan difícil y idiosincrásico

como las mareas del Mersey, y parece evidente que —a pesar de las amenazas de la compañía de traer remolcadores de reemplazo desde Hamburgo—, si las tripulaciones de remolcadores se sintieran facultadas a detener el trabajo en apoyo de los estibadores, el puerto de Liverpool habría llegado a un punto muerto.



Liverpool, julio de 1999.

Estibadores a la escucha

Estibadores despedidos de Liverpool escuchan un programa de radio con llamadas en vivo en respuesta a la transmisión de Channel Four de *Dockers*, largometraje que coescribieron.

Llamada #1: “¿No saben los estibadores otra palabra que no sea la palabra con F [*the F-word*]?”

Llamada #2: “Nos estamos convirtiendo en un país del Tercer Mundo.”

Llamada #3: “Muchas fábricas han cerrado en Liverpool porque no fuimos tan militantes.”

Más tarde esa semana oigo por casualidad a dos hombres más jóvenes discutir el filme en tonos furtivos y avergonzados mientras hacen cola en el McDonald's, tomando un rápido bocado antes de dirigirse a sus nuevos trabajos en los muelles.

Notas

Mañana agradece a Sally Stein por la autorización para traducir y publicar este ensayo. Las imágenes aparecen gracias a Allan Sekula Studio.

[1] Publicado originalmente en: Comaroff, Jean y John L. Comaroff (eds.), *Millennial Capitalism and the Culture of Neoliberalism*. Durham, London: Duke University Press, pp. 147-157

[2] Nota de edición: el ensayo original de Sekula incluye una fotografía de Dave Sinclair titulada Joan, Val, and Anne, three dockers' wives, in the pub the afternoon the docks dispute ended, January 1998. La imagen se encuentra en el siguiente ensayo de Mark Curran sobre el trabajo de Sekula aquí publicado: <https://themarket.blog/2013/12/03/a-very-modern-struggle-allan-sekula/>