

Allan Sekula y Noël Burch

*The Forgotten Space*  
(*El espacio olvidado*)

Comentarios a una película

El tema de la película es la globalización y el mar, el «espacio olvidado» de nuestra modernidad. Su premisa es que los océanos permanecen siendo el espacio decisivo de la globalización: en ningún otro lugar se manifiesta más la desorientación, violencia y alienación del capitalismo contemporáneo. Pero esta verdad no es obvia y debe ser abordada como un puzle o un misterio, como un problema que resolver. El comercio marítimo es un componente integral del sistema industrial mundial, pero hay dos poderosos mitos que nos distraen de las plenas implicaciones de este hecho. El primero es que el mar no es más que un espacio mercantil residual: una reserva de anacronismos culturales y económicos, reliquias de una economía vieja y obsoleta; un mundo de decrepitud, óxido y cables que crujen, del lento movimiento de cosas pesadas. El segundo es que vivimos en una sociedad posindustrial, que los sistemas cibernéticos y la economía de servicios han marginado radicalmente a la «vieja economía» de fabricación de pesados materiales y de procesamiento. Así, la ficción de la obsolescencia moviliza reservas de anhelos sentimentales por cosas que realmente no están muertas.

A medida que los barcos se parecen más a edificios –gigantescos almacenes del sistema de distribución «justo a tiempo»–, las fábricas empiezan a parecerse a los barcos, escabulléndose furtivamente en la noche, buscando incansablemente mano de obra más barata. Una fábrica textil en Los Ángeles o Hong Kong cierra; el trabajo se va al banquillo y las máquinas de coser reaparecen en los suburbios de Guangzhou o Dacca. En la industria del automóvil, por ejemplo, la función del barco es equivalente a la de las cintas transportadoras dentro de lo que fue la vieja factoría automovilística integrada: los elementos cruzan el mundo en su viaje a la cadena de montaje final. Actualmente más del 90 por 100 de la carga mundial se mueve por mar. Sin una «revolución» en la tecnología de navegación oceánica y en el manejo de la carga, la factoría global no existiría, ni el propio fenómeno de la globalización. Lo que a mediados de la década de 1950 empezó como una modesta mejora estadounidense en la logística de la carga ahora ha adquirido una importancia histórica para el mundo. El contenedor de carga –una caja de metal de características estándar, fácilmente trasladable del barco al tren o al camión– ha

transformado radicalmente tanto el espacio de las ciudades portuarias como las travesías oceánicas. Ha habido enormes aumentos de las economías de escala. Las conexiones de transporte más antiguas, como el canal de Panamá, corren el riesgo de caer en la obsolescencia a medida que los barcos son cada vez más descomunales.

La película se mueve entre cuatro ciudades portuarias, Róterdam, Los Ángeles, Hong Kong y Bilbao. Visita el interior industrial del sur de China y el centro del transporte en el corazón de Holanda. Los tres primeros pueden clasificarse como «superpuertos», los mayores del mundo. En Bilbao, un puerto que se desvanece con su brava historia marítima, la atrofia funcional coexiste con la hipertrofia simbólica del Guggenheim, un delirio de nostalgia marítima neobarroca unidos a la igualmente delirante promesa de una «nueva economía». Los superpuertos, empujados a la periferia del centro metropolitano, requieren grandes extensiones de tierra para la clasificación y almacenaje de los contenedores. El viejo puerto refugio, con sus profundas aguas, con sus empinadas montañas y sus vistas panorámicas es menos apropiado para estas nuevas demandas espaciales que las bajas planicies, que no obstante requieren un continuo dragado para el cada vez mayor calado de los nuevos superbarcos. La vieja cultura de los muelles, de bares de marineros, albergues, burdeles y proveedores de velas para barcos da paso, o bien a un despoblado *terrain vague*, o bien –bendecido con la energía de los especuladores inmobiliarios– a un nuevo espacio marítimo artificial de restaurantes temáticos, de una supuesta estética de las reliquias náuticas y de costosos apartamentos con vistas al océano.

A medida que cambia el carácter de clase de las ciudades portuarias, el recuerdo de los motines y rebeliones de estibadores, marinos, pescadores y trabajadores de los astilleros –luchas que fueron fundamentales para la formación de la democracia social y de la libertad sindical– se desvanece de la conciencia pública. ¿Qué turista en la actual Ámsterdam se ve atraído hasta el viejo monumento que conmemora la heroica pero inútil huelga de los estibadores para evitar la deportación nazi de los judíos holandeses? Actualmente las tripulaciones marineras se obtienen de los viejos y nuevos Terceros Mundos: filipinos, chinos, indonesios, ucranianos rusos. Las condiciones que soportan no son diferentes a las que sufrieron los lascars en el siglo XVIII. El instrumento legal que asegura su explotación es el sistema de la «bandera de conveniencia», que permite que barcos que pertenecen a países ricos se registren en países pobres. De nuevo aquí el capital estadounidense estuvo a la cabeza, cuando buscaba romper los poderosos sindicatos del mar en la estela de la Segunda Guerra Mundial: la bandera de conveniencia fue creada para oscurecer la responsabilidad legal por la seguridad y las prácticas laborales justas.

Los contenedores de carga se encuentran en todas partes, móviles y anónimos: «ataúdes de lejana mano de obra» que transportan bienes manufacturados por trabajadores invisibles al otro lado del globo. Para los apologistas de la globalización, este flujo es indispensable para la continua prosperidad de Occidente y para la diferida prosperidad de aquellos que trabajan en un lugar lejano. Pero quizá éste sea un caso para Pandora, o para su más clarividente hermana, Casandra.