

**Alice MAH, *Port Cities and Global Legacies. Urban Identity, Waterfront Work, and Radicalism*, Croydon, Palgrave Macmillan, 2014, 241 pp.**

En la primavera de 2014 tuve la oportunidad de participar en el Congreso *Sea-ports in Transition, Global Changes and the Role of Seaports since the 1950s*, organizado por la Forschungsstelle für Zeitgeschichte en Hamburgo, donde la profesora Alice Mah expuso de forma brillante un avance del libro que ahora se presenta. En su intervención manifestó la importancia de las aproximaciones multidisciplinares en el estudio de la historia marítimo-económica para el análisis de las formaciones sociales y la estructura económica de las ciudades portuarias.

El libro *Port Cities and Global Legacies* propone una aproximación integradora de la evolución sociocultural de tres ciudades portuarias que desempeñaron un papel importante en la consolidación de los flujos comerciales globales: Liverpool, Marsella y Nueva Orleans. Estas ciudades comparten un pasado común como ejes rectores de la actividad empresarial imperial, pero que se encuentran en una posición secundaria en la actual jerarquía portuaria internacional. Esta trayectoria descendente que se observa desde la década de 1970 ha implicado transformaciones sociales y económicas que son analizadas en este trabajo. Los procesos de cambio estructural se plasman en la configuración de identidades urbanas ligadas al pasado común, a los legados globales de trayectorias históricas particulares, especialmente en lo relativo a la memoria colectiva vinculada a la conflictividad social (sindicalismo, movimientos sociales, marginalidad, lucha por los derechos civiles, etc.). Alice Mah vincula estas transformaciones a la existencia de lugares de memoria comunes, empleando la metodología propuesta por Pierre Nora (1989). En consecuencia, el análisis de la actividad portuaria y sus relaciones con el entorno urbano tras la revolución del contenedor implica nuevas visiones de la interacción entre ambas realidades. La separación física —real— de los nuevos puertos exteriores (*greenfield*) ha generado importantes debates historiográficos acerca del impacto económico de los puertos en las localidades más próximas en lo que se refiere a la creación de empleo y la distribución de la riqueza (Harvey, 2012; Desfor et al., 2011; Hein, 2011).

En la primera parte del libro, la autora realiza un esfuerzo por destacar la naturaleza dual de las ciudades portuarias: por una parte (*black stories*), el caos, la marginalidad, la contaminación, las actividades delictivas, etc. Por otra (*blue stories*), la prosperidad de la actividad comercial, los intercambios culturales, las redes de solidaridad

urbanas, etc. El primer capítulo (después de la introducción) se dedica al análisis de las percepciones culturales de la realidad portuaria, observando la relación entre la actividad puramente económica de los puertos y la estructura socioeconómica de las ciudades. En este apartado se estudian los intercambios culturales en estas grandes aglomeraciones urbanas, aspirantes a conservar posiciones de liderazgo cultural que sobrepasan a sus funciones económicas como enclaves comerciales. El siguiente capítulo profundiza en estas cuestiones a través del análisis de las transformaciones urbanas en los frentes marítimos. En estos puertos, el impacto de la deslocalización industrial (excepto en el caso de Nueva Orleans y la industria química) ha implicado importantes cambios en la morfología urbana. La configuración de nuevas zonas urbanas en las antiguas áreas portuarias genera debates políticos en el que la planificación urbana y la colusión de intereses político-privados desempeñan un rol clave, como ha señalado Dick Schubert (2008). El libro ejemplifica algunos procesos fallidos de regeneración de los frentes marítimos como el de Baltimore en contraste con las actuaciones efectuadas en Marsella o Liverpool. Uno de los problemas que se destacan es el alcance limitado de estos procesos de transformación urbana en materia de creación de empleo y distribución de la riqueza generada. Para ello, Mah señala como hitos las nominaciones como Capitales Europeas de la Cultura de las ciudades de Liverpool (2008) y Marsella-Provenza (2013). Estas nominaciones han ejemplificado la divergencia entre los intereses de la mayor parte de la población urbana frente a unas políticas culturales y urbanísticas no inclusivas y de carácter especulativo. La reforma de los frentes marítimos incrementó y revalorizó nuevos espacios urbanos, como se observa en otros enclaves importantes como Londres, Lisboa o Hamburgo, excluyendo de este proceso de regeneración urbanística a amplias capas de la población. Las actividades culturales vinculadas a la capitalidad europea se han revelado insuficientes y con escasa interconexión con los grupos sociales populares, dificultando de este modo el acceso a la cultura y la participación ciudadana en procesos inclusivos. En este sentido, se analiza la tradición de exclusión social en los grandes puertos coloniales, poniendo como ejemplo las políticas de discriminación y segregación racial en Nueva Orleans o el racismo latente en las ciudades portuarias de Marsella y Liverpool. Como ejemplo, Mah desmiente el mito de la integración sociocultural en Marsella, destacando la polarización social existente. El cuarto capítulo prosigue en esta línea, observando la construcción de identidades colectivas en el frente marítimo mediante la dotación de museos coloniales. A través de la selección de «silencios intencionados», Mah señala las representaciones culturales que explican fenómenos como la trata esclavista o la actividad comercial imperial. Estas instituciones actúan como transmisoras de los legados culturales de las ciudades portuarias, siendo elementos de cohesión social que explican los procesos de «resiliencia» que se observan en la configuración urbanística de las nuevas áreas marítimas. La revisión historiográfica de la memoria colectiva a través de las instituciones museísticas puede generar fenómenos llamativos como es el de los museos-plantación de Nueva Orleans, donde se recrean las infraestructuras básicas de las grandes plantaciones de algodón que permiten una mayor vinculación emocional con los propietarios en detrimento de una mayor empatía hacia los esclavos africanos.

La segunda parte del libro aborda la conflictividad en las relaciones laborales en los puertos, dedicando un capítulo específico a cada uno de ellos. Este es quizá uno de los puntos fuertes del libro para la historiografía de las relaciones laborales en términos comparativos. El primer estudio de caso se centra en la huelga de estibadores de Liverpool (1995-1998) y en sus consecuencias en el medio y largo plazo para el colectivo de trabajadores portuarios. El capítulo aborda de manera sintética la evolución de la organización del trabajo portuaria en Gran Bretaña desde 1900 hasta la década de 1980, donde los parámetros «thatcherianos» (*there is no alternative*) transformaron las relaciones laborales que se habían desarrollado desde 1967 bajo criterios keynesianos. La modificación de la regulación laboral y sindical así como la instalación de nuevas empresas oferentes de mano de obra barata en el puerto de Liverpool (Torside) fueron los detonantes de la mayor huelga portuaria de la historia. Una movilización social con fuerte repercusión internacional que generó movilizaciones en otros puertos y condujo en último término a la creación del International Dockers Council en el año 2000 como mecanismo de defensa de los intereses corporativos de los trabajadores portuarios en todo el mundo. Alice Mah explora estas cuestiones poniendo el enfoque en la tradición del trabajo en los puertos y en cómo se consolidan estructuras endogámicas en torno a ella.

El capítulo seis aborda los sistemas de control de la mano de obra en el puerto de Marsella, observando también las consideraciones sociales del trabajo portuario y la importante presencia de sindicatos de alcance nacional como la CGT. En este caso, se ofrece una prospección acerca de la evolución de la regulación de la mano de obra en los puertos, que apenas experimentó cambios destacables entre 1947 y 1989. Una de las cuestiones más interesantes que se ponen de manifiesto es la contradicción existente entre la defensa del trabajo casual por parte de los trabajadores portuarios frente a las políticas de mayor regulación y contratación formal por parte de las empresas portuarias. De este modo se revela una de las principales características del trabajo portuario desde la segunda mitad del siglo XIX que entra en contradicción con la mayor fortaleza de los sindicatos de trabajadores portuarios y las perspectivas de liberalización de los sectores económicos en el último tercio del siglo pasado. A través del uso de fuentes orales, Mah ha observado importantes diferencias entre los estibadores más jóvenes y los más veteranos en los tres puertos analizados, ejemplificando la modificación de paradigmas mentales que influyen decisivamente en las relaciones laborales.

El último capítulo de la segunda parte analiza las relaciones laborales en el puerto de Nueva Orleans, cuya característica más destacable es la notable segregación racial. La mayor parte de los trabajadores portuarios son afroamericanos (80% en 2013), mientras que la mayoría del personal empleado en la floreciente industria química del Mississippi son obreros blancos. La autora dibuja una trayectoria de exclusión sociopolítica de la población negra que prosiguió a la Guerra Civil y se instituyó formalmente, incluso en la consolidación de sindicatos de «blancos y negros» hasta la década de 1980. Las políticas liberales de la década de 1980 (*right to work*) ayudaron a confirmar además algunos cambios en las relaciones laborales hacia formas «heterodoxas» en los que los sindicatos ofrecen una gran colaboración con empresas e ins-

tuciones. De este modo, la autora señala las excepciones acerca de la «subcultura» del mundo portuario fundamentada en la radicalidad, tal y como ha señalado Miller (1969).

La última parte del libro no merece ser dividida como tal, dado que es solo un capítulo y parece complementar al resto. Este octavo capítulo se centra en las tradiciones de radicalismo y conflictividad social en las ciudades portuarias, aunque su vinculación con la actividad marítima y los contenidos tratados con anterioridad es escasa. No obstante, Alice Mah ha querido reflejar el peso de la tradición y la conflictividad social en los entornos portuarios con nuevas formas de resistencia y solidaridad. La propia autora reconoce las contradicciones existentes en este análisis puesto que en los tres casos analizados conviven extremos del arco político, como se ejemplifica en el caso de Marsella, con una fuerte tradición sindical revolucionaria pero donde el Frente Nacional dispone de un importante apoyo electoral. Quizá el caso más interesante de los analizados por Mah se encuentra en Nueva Orleans, donde se expone la controversia generada acerca de la contaminación causada por la industria petroquímica (*Cancer Alley*), la pobreza y marginalidad de la mayor parte de la población afroamericana y el impacto de todo esto sobre la actividad portuaria. Por lo tanto, la dialéctica sobre crecimiento económico sostenible, distribución de la riqueza y contaminación en torno a la actividad portuario-industrial encuentra un buen estudio de caso en este trabajo.

Finalmente, se ofrecen algunas conclusiones interesantes, sobre las que se destaca el comentario realizado acerca del carácter excepcional del fordismo y el keynesianismo en la regulación de las relaciones laborales (p. 210). El ejemplo que se plantea en torno a la organización del trabajo portuario podría aplicarse de manera general en el estudio de las relaciones laborales, observando los cambios desarrollados en los paradigmas institucionales. Este libro señala la importancia del pasado (*path dependence*) en la configuración de imaginarios colectivos en las ciudades portuarias que implican al urbanismo y a las relaciones laborales a pie de muelle. Es por lo tanto una interesante aportación para la historiografía sobre ciudades-portuarias, así como para la historia marítima comparada y especialmente para aquellas líneas de trabajo interdisciplinarias que planteen el estudio integral de la evolución de las formaciones sociales y la estructura económica.

DANIEL CASTILLO HIDALGO  
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

## BIBLIOGRAFÍA

- DESFOR Gene, et al. (eds.) (2011), *Transforming urban waterfronts: Fixity and flow*, Nueva York, Routledge.
- HARVEY, David (2012), *Rebel cities: From the right to the City to the urban revolution*, Nueva York, Verso.

- HEIN, Carola (2011), *Port Cities: Dynamic landscapes and global networks*, Nueva York, Routledge.
- MILLER, R.C. (1969), «The docker subculture and some problems in cross-cultural and cross-time generalizations», *Comparative Studies in Society and History*, 11 (3), pp. 302-314.
- NORA, Pierre (1989), *Les Lieux de mémoire*, París, Gallimard.
- SCHUBERT, Dick (2008), «Transformation processes on waterfronts in seaports cities: Causes and trends between divergence and convergence», en M. GANDELSMAN-TRIER et al. (eds.), *Port Cities as Areas of Transition: Ethnographic Perspectives*, Bielefeld, Transcript, pp. 25-46.