

Los partidos obreros en las grandes ciudades *

ERIC HOBSBAWM

La ciudad gigante fue un fenómeno nuevo en el capitalismo occidental y un tipo de asentamiento humano que no tuvo precedentes en la práctica del mundo no oriental antes del siglo dieciocho; es decir, la ciudad cuya población se medía en varios cientos de miles, y muy pronto en millones. Hasta el siglo diecinueve, las ciudades de más de cien mil habitantes eran consideradas como enormemente grandes y es probable que ninguna ciudad, con excepción de algún puerto internacional, pudiera haber tenido más de 50 a 600 mil habitantes, debido a que su región interior proveedora de alimentos no podría haber sido suficiente. De hecho, sabemos que no había ciudades de un millón de habitantes en occidente desde fines del Imperio Romano hasta el siglo dieciocho, cuando Londres alcanzó esta cifra, y probablemente no existían tampoco ciudades ni siquiera de la mitad de ese tamaño, con la excepción de París y Nápoles. Pero en vísperas de la primera guerra mundial, Europa contaba con *siete* ciudades que tenían entre uno y ocho millones de pobladores, más otras veintidós que tenían entre medio y un millón. Es más, se esperaba que dichas ciudades crecieran y se expandieran sin límite previsible, y también esto era nuevo por completo. Este artículo se refiere a los movimientos laborales en dichas áreas urbanas gigantes.

Cuando los historiadores sociales del trabajo han enfocado sus estudios sobre lugares particulares, ha sido naturalmente sobre los asentamientos característicos de las clases trabajadoras industriales, los centros fabriles y las fundiciones, el molino y la mina. De acuerdo con nuestros patrones éstos eran pequeñísimos en el siglo diecinueve, aunque por supuesto crecían rápidamente. En 1849, el sindicato de albañiles (*Operative Stonemasons*) reconoció en Gran Bretaña sólo cuatro pueblos donde los trabajadores ambulantes podían permanecer durante más de un día en busca de trabajo: Londres, Birmingham, Liverpool y Manchester. En el año 1887 ya existían cuarenta y ocho pueblos como éstos. Sin embargo, el asentamiento promedio de las clases trabajadoras no era de gran tamaño. Paterson, en Nueva Jersey, tenía 33 000 habitantes en 1870, en un momento en que los pueblos de mayor importancia dedicados a la hilandería de al-

* Originalmente, este artículo fue una conferencia pronunciada a la memoria del historiador estadounidense del trabajo Herbert Gutman, autor de *Work, Culture and Society in Industrializing America* y *The Black Family from Slavery to Freedom*, quien murió repentinamente en el año de 1985. Se ha modificado muy poco.

godón en Gran Bretaña, que a la sazón era el mayor taller del mundo, en la cima de su gloria, tenían entre 30 000 y 80 000 habitantes. Los asentamientos mineros eran, según se sabe, más del tipo de aldea que del tipo de pueblo. Ni aun los centros de la industria pesada fueron en sí mismos muy grandes. Clydebank, que poseía grandes astilleros, industrias químicas, destilerías y la fábrica de máquinas de coser Singer, tenía en el año 1901 22 000 habitantes; el pueblo de Barrow-in Furness, construido en especial para el diseño y la construcción de barcos, tenía aún en pleno auge, 58 000. En síntesis, estamos hablando de comunidades en el sentido literal de la palabra: hablamos de *Gemeinschaft* y no de *Gesellschaft*, de lugares en donde la gente podía caminar desde su casa al trabajo y viceversa, y a veces volver a almorzar; de lugares en donde el trabajo, el hogar, el ocio, las relaciones industriales, el gobierno local y la conciencia de los pobladores estaban inextricablemente mezcladas entre sí.

Fue exactamente en este tipo de lugares donde los movimientos obreros establecieron sus raíces más fuertes. En 1906, el año del mayor triunfo parlamentario laborista, de los 30 elegidos por el Comité Británico de Representación Laboral (British Labour Representation Committee), cinco venían de ciudades de más de medio millón de habitantes, cuatro de ciudades de entre 200 000 y 500 000, y el resto de poblaciones más pequeñas, incluyendo distritos cuyo pueblo principal tenía una población del orden de los 20 000 a 25 000 o aún de 10 000 a 15 000 habitantes. Para comprobar la conciencia proletaria, suele emplearse, como otro índice, los lugares cuyos equipos estaban en la primera división de la Liga Británica de Fútbol en los primeros años de la década de 1890, una época en que los partidos finales, donde se disputaba la copa del triunfo, eran presenciados por 65 000 personas (Manchester en 1893). De los dieciséis equipos líderes de Inglaterra, once provenían de pueblos de entre 60 000 y 200 000 habitantes; otros dos de ciudades del orden de los 200 000 a los 300 000 (Nottingham y Sheffield) y sólo tres de barrios de ciudades gigantes (Manchester, Liverpool, Birmingham): estos tres últimos tenían como característica ser conocidos no por el nombre de la ciudad sino por el barrio o distrito dentro de él (Aston, Everton, Newton Heath). En esa época Londres no tenía todavía mayor importancia en el fútbol.

El fenómeno no fue tan sólo británico. Las municipalidades que fueron conquistadas por primera vez por el Partido Obrero de Francia, durante las décadas de 1880 y 1890, no eran grandes, ni de acuerdo con los patrones europeos ni tampoco de los franceses. Eran lugares como Commeny, Montluçon, Roanne, Roubaix, Calais o Narbonne. Los primeros baluartes del Partido Social Demócrata Alemán, durante la década de los años 1870 en adelante, estaban en las zonas rurales industrializadas de Alemania Central, que nunca generaron más de una ciudad de las que llamaríamos en nuestros días de tamaño mediano (como Chemnitz, ahora Karl Marx-Stadt). Podemos suponer que esto se debió a las razones sugeridas por ese admirable historiador del trabajo de nacionalidad esta-

dunidense, el finado Herbert Gutman. “El tamaño de la ciudad industrial” —escribió él— “y la composición particular de su población hicieron que las innovaciones de los industriales fueran más visibles y que su poder fuera más vulnerable allí que en ciudades más grandes o en metrópolis más complejas”.

LA ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJADORES

¿Pero cuál era la situación de los trabajadores en las grandes ciudades? Era en éstas precisamente donde las condiciones que favoreciesen su organización estaban ausentes en forma notoria. Su población era demasiado extensa como para hacer inevitable en la práctica (citamos a Gutman de nuevo) ese “contacto cercano con la gran fábrica, la corporación y los asalariados desprovistos de propiedad” y donde se hacía difícil o imposible “juzgar los desplazamientos sociales de las ciudades industriales mediante la experiencia personal”. Más aún, hacía inclusive que la tarea básica de organizar y movilizar a la clase trabajadora fuera difícil. Esto era debido a que la ciudad gigante tenía, enormes dimensiones físicas, sin precedentes, y continuaba expandiéndose. París incorporó un cinturón suburbano en la década de 1860, como también lo hizo Berlín. Viena más que triplicó su área en 1892 y, a pesar de ello la incrementó de nueva cuenta en un veinte por ciento en 1902. Nueva York se triplicó en la década de 1890. Sin embargo, no debemos hacer demasiado caso a las cifras ni a los cientos de millas cuadradas, porque de manera frecuente puede tratarse sólo de un espacio descampado. En las ciudades del siglo diecinueve debemos reconocer, no obstante, que había más espacio que en las primeras ciudades; no eran espacios ocupados por viviendas, sino por plazas y calles más anchas, por vastos cinturones reservados para el transporte, espacios abiertos, parques, como también por supuesto para edificios públicos, comerciales e industriales. El boulevard Hausmann de París tenía 300 habitantes por hectárea, en comparación con los que había en París por hectárea en el siglo dieciocho, que eran entre 500 y 700, o en la Génova pre-industrial, que eran 900. En el siglo veinte, las ciudades de Londres y Nueva York estaban distribuidas en forma aún más rala (aparte de algunos lugares aislados). Pero, a medida que el siglo iba avanzando, el área de las ciudades para un tamaño dado de población hubiera aumentado de cualquier manera.

Sin embargo, aun cuando no tomemos el área oficial de las ciudades como nuestras medidas, la superficie real construida de Londres a principios del siglo veinte se extendía veinte millas de este a oeste y la misma distancia de norte a sur; Chicago se extendía 26 millas a lo largo de la ribera del lago. Y hasta la construcción de los rápidos sistemas de transporte urbano, que comenzó en Londres y en Nueva York en el tercer cuarto del siglo pero en otras partes no hasta casi su final —por ejemplo el me-

tro de París en 1898— la gente trabajadora, para sus fines prácticos, caminaba. Como nos lo dicen muchos reglamentos de trabajo de los sindicatos, se esperaba que caminase al ritmo de 3 millas por hora y si su empleo estaba a más de 4 millas desde el punto de partida, esperaban que se le pagara el importe equivalente a la estadía de una noche en un alojamiento. En realidad cuatro millas parecen haber sido el límite de lo que podría llamarse cohesión urbana “espontánea”. Los sastres de Londres definían en 1834 su “Distrito Londinense” por medio de un radio de cuatro millas a partir de Charing Cross, y los ladrilladores de Newcastle y Gateshead lo hacían así en 1893 por medio de un radio de cuatro y media millas desde la Estación Central.

Por cierto que ésta era una distancia demasiado grande para las visitas de los vecinos y una Sociedad de Amigos de Londres en 1860 estimaba que el límite para ello eran las 3 millas. Pero no era demasiado grande para movilizarse por toda la ciudad si ésta era lo bastante compacta, aunque aún en la década de 1840, Londres —la Londres radical y cartista— debe haberse encontrado en los límites de la movilización del peatón, puesto que se extendía siete millas de este a oeste y cuatro millas de norte a sur, tanto más cuanto que los lugares para las reuniones de masa tendían a encontrarse en las afueras, donde se hallaban los espacios abiertos (Spa Fields, Stepney Green, Kenninton Common). No hubiera sido demasiado grande en los tiempos del tránsito de masas, pero para esa época el área construida de la ciudad había crecido enormemente.

Por más importantes que sean el número de habitantes y las superficies, no son éstos los únicos factores que afectaron la suerte de los trabajadores en la ciudad gigante. Lo serían sólo si pudiéramos considerar a la megalópolis como una “conurbanización”, una zona construida como un continuo no estructurado, de gran tamaño y población. Pero dicho conurbano, que se desarrollaría a partir del crecimiento gradual junto con la fusión eventual de pueblos, suburbios y ciudades en expansión, sería sencillamente un mosaico de áreas urbanas, sin ninguna de las características institucionales y políticas de las ciudades. El sudeste de Lancashire se convirtió en tal conurbano, como también Tyneside, aun cuando ambas tuvieron ciudades centrales y dominantes. Pero ninguna de las dos puede asemejarse a la gran Manchester o a Newcastle. Por eso, hoy día el triángulo de tres estados, con Nueva York en su ápice, no es considerado por sus habitantes como una sola unidad. Nadie piensa en Newark, Nueva Jersey, como parte de Nueva York, aunque contenga a uno de los aeropuertos de la metrópoli.

Tales zonas deben ser distinguidas de las ciudades realmente gigantes. Éstas involucraban la fusión de las ciudades aledañas, o de las ciudades en crecimiento con aquellos “suburbios” que, desde el siglo dieciocho, han venido a ser considerados como formando una sola unidad urbana con su pueblo. Algunas veces estos componentes mantenían una existencia institucional separada, cada vez más irreal, en tanto físicamente formaban

una sola ciudad: Hamburgo y Altona, Manchester y Salford, Berlín y varios de sus componentes, por ejemplo. Lo más común era que la gran ciudad absorbiera sus suburbios y vecindades a medida que se expandía —como Nueva York absorbió a Brooklin. Pero tales fusiones no fueron desarrollos espontáneos y automáticos sino *actos políticos*. Éstos determinaban si las protestas sociales en una determinada zona construida serían o no considerados movimientos dentro de una ciudad. Los movimientos de trabajadores en las megalópolis estaban (y están) en función no sólo de la geografía y del desarrollo económico, sino de la política. Fue así como París detuvo su expansión administrativa, en 1860, de tal manera que aún se encuentra limitada a los veinte distritos que entonces se establecieron. El llamado “cinturón rojo” que rodea a la ciudad nunca formó parte de ella, sino que continuó siendo una colección de municipios separados como Ivry, Aubervilliers, Villejuif, Saint Denis y el resto. Por el contrario, Viena absorbió sus suburbios exteriores entre los años 1892 y 1905. La “Viena roja” se hizo por lo tanto posible mientras que el “París rojo” dejó de serlo, en todo caso en el período de los movimientos socialista y comunista. Los límites administrativos en las ciudades, lo mismo que en las fronteras nacionales entre estados, determinan las metas de la movilización de los trabajadores.

De esta manera ocurrió que la mayor parte de las ciudades gigantes crecieron en torno de un núcleo urbano establecido antiguamente, aun cuando más de una tercera parte de las grandes ciudades del mundo existentes en 1910 (unos 100 000 habitantes o más) no hubieran existido en la mitad del siglo dieciocho, o hubieran existido sólo como villorios. Por lo tanto, en su mayor parte fueron asentamientos con instituciones y tradiciones urbanas establecidas y algunas veces (como capitales) con instituciones nacionales y esto facilitaba la movilización política de sus habitantes. Eran (con algunas excepciones como Berlín y San Petersburgo) centros de administración, centros políticos, o centros de actividades del transporte o del comercio, más bien que centros industriales. Sin embargo, la tendencia general de la urbanización del siglo diecinueve elevó la proporción de actividades secundarias dentro de ellas, en comparación con actividades terciarias o de servicios, de tal manera que, aunque no tuvieran lazos específicos con la industria, dichas ciudades, a principios del siglo veinte contenían quizá entre cincuenta y sesenta por ciento de los obreros, lo cual es probablemente una proporción más alta de lo que antes o después tuvo. La ciudad gigante fue, entre otras cosas, una concentración gigante de obreros.

Todo ello proporcionó alguna cohesión potencial a los movimientos laborales. Aun dentro de Londres, la cual no poseyó ninguna identidad institucional hasta 1888, aparte de su “milla cuadrada” medieval, la gente podía considerarse a sí misma como londinense o “londinense pobre” y como tal se los veía, porque el gigante del siglo dieciocho y del siglo diecinueve era la extensión lineal de la ciudad medieval, dado que era la ca-

pital del reino y del imperio. Los sindicatos de trabajadores concebían al total de Londres como un simple distrito, en tanto que, digamos, a Tyne-side, que no era mayor que la metrópoli y mucho más homogénea económicamente, no la consideraban así.

No deseo abundar en el hecho de que algunas ciudades gigantes también eran capitales. Ello hacía que los gobiernos fueran más sensibles a las demostraciones de los trabajadores bajo sus narices de lo que hubiera sido de otra manera, pero queda por verse si esto fortalecía o debilitaba a esos movimientos metropolitanos. Por supuesto, en los casos extremos, la protesta social podía convertirse en revolución en la capital, pero el problema de los movimientos laborales en las ciudades gigantes no se puede limitar —en el mejor de los casos— a las raras oportunidades de insurrecciones con éxito. De cualquier manera, en las naciones más desarrolladas, el papel de las ciudades capitales en la política nacional, ya fuera de carácter pacífico o insurreccional, ha tendido a disminuir mucho desde el periodo de la revolución clásica de Europa occidental (digamos 1786-1848).

UN MEDIO AMBIENTE INHÓSPITO

Si bien los trabajadores tenían algunas ventajas en la megalópolis, la ciudad gigante era tan vasta y desarticulada que, en resumidas cuentas, debió haber sido un ambiente inhóspito para los movimientos laborales. Salvo en las ciudades portuarias (que en el siglo diecinueve tendían a ser de gran tamaño), desde el punto de vista industrial eran demasiado heterogéneas como para tener una unidad basada en la mano de obra, que sí tenían los pueblos mineros o de tejedores o de astilleros. Aun las industrias sencillas dentro de la ciudad gigante con frecuencia estaban demasiado desintegradas como para formar una unidad; por ejemplo, el lado sur del puerto de Londres tenía un sindicato distinto de aquél del lado norte, en tanto que en Liverpool los diques del extremo sur se organizaron en una época en que el resto del puerto no tenía sindicatos. Casi en todas partes del “Londres de Kent” —la esquina sureste de la metrópoli— se trabajaba sistemáticamente en diferentes horarios y había tasas de salarios más bajas que las que cobraban quienes estaban a la distancia de una parada del tranvía. Tales ejemplos podrían multiplicarse. La gran ciudad era demasiado grande para formar una comunidad real. El profesor Higgins, en el *Pigmalion* de Shaw proclamaba que él podía decir sólo por su acento de qué parte de Londres venía el que estaba hablando, y fuera eso verdad o no, debe haber sido bien plausible para los edwardianos londinenses. Después de todo, los ciudadanos de la megalópolis pasaban la mayor parte de su tiempo no en la gran ciudad sino en alguna parte de ella y era ésta la que podía ser una comunidad real. Hasta 1960 todavía algunas zonas de Londres no podían ofrecer trabajos a por lo menos cin-

cuenta por ciento de la población que se encontraba dentro de sus límites, y la mayor parte de ellas no contenía más que de un veinte a un treinta por ciento de su población nocturna, pues el resto debía trasladarse para poder trabajar durante el día.

Aquí se pueden dar dos ejemplos de ese potencial de la comunidad en la ciudad interior de Londres. El primero son los teatros, o más bien los *vaudevilles* y *music-halls*. Si bien sin ninguna duda se desarrolló una zona central del *show-business* en el West End y en Holborn, consistente de once teatros en 1900, con una capacidad total de alrededor de 15 000 asientos, el principal entretenimiento regular era el que se encontraba en treinta y tres teatros vecinales con una capacidad total de 37 000 asientos. Éstos estaban distribuidos en 24 distritos, ocho al sur del Támesis, seis en el noroeste y ocho en el este. Es bastante evidente que si bien los habitantes de Hackney pudieran ocasionalmente pensar en ir al Hipódromo del West End o Alhambra, nunca pensarían en ir al de Duchess at Balham o al Sheperd's Bush Empire como tampoco a una representación de Middlesbrough. El segundo ejemplo, ya anotado antes, es el del fútbol. Creo que no hay ni nunca ha habido un equipo de fútbol que llevase el nombre de Londres. *Todos* los equipos famosos de la capital llevan nombres de las vecindades, con excepción de Arsenal, que se mudó al norte de Londres desde su ubicación original en Woolwich donde era un club de trabajadores. Pertenecían a Queens Park las serranías que rodeaban al Cristal Palace, a Charlton, Leyton y Tottenham, o a West Ham, otro equipo que comenzó como un club de obreros.

Ahora bien, esta manera de definir las comunidades tiene relación directa con los movimientos laborales. De las veintitrés ramas metropolitanas de los carpinteros (*Amalgamated Carpenters and Joiners*), en realidad en la década de los años de 1870, dieciocho tenían los nombres de las localidades como también los tenían los *music-hall* o los equipos de fútbol, o ambos. Y si tomamos una zona como Woolwich, por consentimiento general era un pueblo dentro de una ciudad, una comunidad definida cuya clase trabajadora pertenecía al gran Arsenal, que dio origen tanto al club de fútbol como a la Royal Arsenal Cooperative Society, la cual eventualmente colonizó otras partes de Londres. (La otra sociedad cooperativa metropolitana de importancia de Londres tuvo sus orígenes en los talleres ferroviarios de Stratford.) Y si tomamos West Ham, cuyos trabajadores del hierro en la Thames Ironworks generaron el famoso equipo de los "Hammers", su carácter como comunidad proletaria distinta fue tan marcada como para haber sido el primer distrito en el gran Londres que eligió una mayoría de laboristas en su consejo, aunque ya en 1892 había llevado al Parlamento al socialista Keir Hardie, por medio de una coalición de los irlandeses con la izquierda local.

Sería tentador, por lo tanto, argumentar que la fuerza real de los trabajadores en la megalópolis reside por entero en esos pueblos urbanos que en realidad constituyeron una parte tan importante de las ciudades gigan-

tes y en torno a la cual Abercrombie trató de estructurar en 1944 su plan de desarrollo de Londres; esto es, lugares como Poplar o Clerkenwell. Por cierto que el "cinturón rojo" de París consistía por completo de comunidades semejantes a éstas, las cuales solían ser de tamaño muy modesto. En 1912, Bobigny se convirtió en un baluarte socialista cuando apenas tenía cuatro mil habitantes, y tenía menos de veinte mil durante la época en que se convirtió y continuó siendo un baluarte legendario del Partido Comunista. Todos los historiadores de los movimientos laborales en las grandes ciudades se encuentran con estas poblaciones dentro de las ciudades: Floridsdorf en Viena, Sans en Barcelona, Wedding en Berlín, Sesto San Giovanni en Milán, etcétera, que a veces, aunque no siempre, se agrupan en torno de alguna fábrica importante o complejo de trabajos industriales. Y, por razones obvias, las grandes plantas fabriles tendían a provocar y a generar la existencia de una gran fuerza de trabajo local. Fue así como poco después de la segunda guerra mundial, una gran fábrica (de más de cinco mil obreros) situada en los suburbios del sur de París obtuvo el cincuenta por ciento de su fuerza de trabajo de los distritos y comunas inmediatamente adjuntos (el distrito 14, Malakoff, Montrouge), sólo siete a ocho por ciento de sus obreros manuales y personal de oficina de la parte norte del Sena y prácticamente nadie de los suburbios del norte de París. No obstante, la fuerza de tales collares de comunidades proletarias como los del "cinturón rojo" no nos debe llevar a olvidar sus debilidades. Aparte de proporcionar lugares seguros para las generaciones sucesivas de parlamentarios comunistas y admirables municipios progresistas que, dicho sea de paso, crearon los teatros municipales sobre los cuales descansa la reputación que hoy día tiene el teatro parisino, su significado político fue pequeño.

Sin embargo, sería una equivocación pensar en la ciudad gigante como si fuese por entero un agregado de poblaciones urbanas. En primer lugar, dichas ciudades tendían a ser desproporcionadamente proletarias y, a igualdad de condiciones, desproporcionadamente rojas. Antes de 1914, las ciudades de Alemania de más de 100 000 habitantes eran proletarias en un 60 por ciento, frente al promedio urbano nacional de 41 por ciento y la situación de Estocolmo en Suecia era similar. Las grandes ciudades alemanas contenían el 18 por ciento de los votantes pero 45 por ciento de los miembros de los sindicatos libres (socialistas). Berlín y Hamburgo, cada una con 60 por ciento, tenían el voto socialista más alto del país. Aun Londres llegó a ser y continuó siendo un baluarte laborista después de 1923, cuando eligió 20 por ciento del total nacional de parlamentarios socialistas, o sea el doble de su porcentaje en la población británica. Además, dichas ciudades podían destacarse de manera notable frente a sus entornos políticos por su carácter único, como se destacaba Viena en la Austria rural, la democrática Nueva York frente al estado de Nueva York, republicano desde largo tiempo atrás, Berlín frente a los amplios espacios abiertos del noroeste de Alemania y Londres en el sur de Inglaterra. En

la medida en que los obreros o la izquierda adquirirían hegemonía en tales gigantes solitarios, hasta se podría argumentar que llegaban a establecerse mejor allí, y atraían el apoyo político más allá de lo que podrían haber logrado de otra manera, convirtiéndose en una especie de símbolo de la identidad metropolitana. Esto puede explicar el fracaso de los conservadores británicos desde la década de los años de 1890 hasta los de la década de 1980 para quebrar la dominación política de la izquierda en el interior de Londres al crear autoridades metropolitanas rivales, o al construir y después destruir el "Gran Londres". También puede ayudar a explicar por qué, aun en las zonas millonarias de Manhattan, en 1984 y en 1986 los republicanos no pudieron obtener una real mayoría de votos. Sin embargo, se necesita investigar más con respecto a estas hipótesis especulativas.

TRANSPORTE Y VIVIENDA

Un segundo punto que debe hacerse notar es que las megalópolis desarrollaron algún tipo de problemas que, aunque no son en absoluto específicos de las mismas, fueron allí mucho más explosivos. El primero y más evidente fue (y es) el problema del transporte. Las ciudades gigantes dependen del tránsito de masas. Probablemente la manera más segura de provocar desmanes políticos en ellas fue y es distorsionar las rutas de autobuses, tranvías, subterráneos o trenes suburbanos, como todavía lo demuestra Brasil a intervalos regulares. Por cierto que en ese país, el tránsito masivo fue uno de los pocos problemas capaces de producir tumultos y rebeliones urbanas aun bajo el régimen militar y de vez en cuando ha producido tumultos y huelgas generales en ciudades tan diferentes como Barcelona y Calcuta, ayudados por el hecho afortunado de que los vehículos colectivos son más difíciles de cambiar que los automóviles quemados. No es por accidente que en la década de 1980 los servicios del transporte urbano y las tarifas fueran elegidos por los líderes del ala izquierda del Consejo del "Gran Londres" como los problemas sobre los cuales había que pelear con el gobierno conservador. Por el contrario, los transportes urbanos tienden a ser un baluarte del sindicalismo, debido al hecho de que en forma dominante son propiedad y están dirigidos o controlados por autoridades públicas y porque la sensibilidad del público ante las interrupciones del tránsito les da a los sindicatos un poder considerable. La RAPT (el transporte municipal de París) es uno de los pocos baluartes de la Confederación General de Trabajadores de los obreros manuales de esa ciudad, mientras que los conductores de autobuses de Londres constituyeron durante el período entre las dos guerras uno de los dos pilares de fuerza y militancia en la capital del Sindicato General de Obreros del Transporte, el cual llegó a ser el mayor sindicato del país.

El segundo de dichos problemas es la vivienda rentada. Esto es políticamente radical en un doble sentido: debido a que el control de las ren-

tas y los contratos de arrendamiento constituyen una flagrante intervención en el mercado libre, y porque implica el desarrollo de la vivienda pública en escala sustancial. La ciudad fue prominente en ambos sentidos. Durante la primera guerra mundial, el movimiento de arrendatarios que condujo, por vía de las huelgas, a la legislación del control de las rentas, tuvo lugar en la segunda ciudad de Gran Bretaña, Glasgow. Las otras agitaciones causadas por las rentas fueron, en aquella época, con una excepción, también en ciudades de mayor tamaño, como Londres, Birmingham, Merseyside, Belfast. Al parecer, Nueva York, fue la única ciudad de Estados Unidos en que los arrendatarios lograron que se estableciera el control de las rentas en 1920. En cuanto a la vivienda pública y municipal, quizá sea suficiente decir que de las relativamente pocas unidades construidas por los municipios en Gran Bretaña antes de 1914, la mitad lo fueron en las dos ciudades gigantes Londres y Glasgow, y que cuando estas construcciones se hicieron masivas (un millón trescientas mil unidades entre 1920 y 1940) las administraciones de la gran ciudad, empezando por Londres, dejaron de hacerlas.

No hay que buscar las razones demasiado lejos. Hasta que el municipio comenzó a actuar en la ciudad gigante —a diferencia de los asentamientos más pequeños— no hubo una alternativa real al mercado privado para alojar a los pobres. En el siglo diecinueve, ese mercado funcionaba bastante bien en viviendas de edificios, pero al costo de proporcionar pésimas comodidades para los pobres, generándose fricciones y tensiones constantes entre el propietario y el arrendatario. La opción de poseer una casa en la ciudad gigante no era realista para los obreros y, a la inversa, la vivienda compartida o casi compartida, que era común en los centros industriales que se desarrollaban a partir de campiñas, no era significativa ni tenía por qué serlo. La renta y los salarios eran, por lo tanto, los dos parámetros básicos en la vida de los obreros que habitaban en la gran ciudad. Mi propio ingreso a la conciencia política de la “Viena roja” fue cuando aún de niño supe en la escuela por otros muchachos que los casatenientes apoyaban al partido social-cristiano y los arrendatarios eran social-demócratas. Por supuesto, mientras ésta era una experiencia general en todas las ciudades gigantes, los reales movimientos sociales en particular es probable que se inflamaran en los “pueblos del interior de las ciudades”, donde los salarios, la renta, el sentimiento comunitario y la organización de clase coincidían. Govan, una zona de construcción de barcos anexada a Glasgow en 1912, era el centro del movimiento huelguístico por causa de las rentas de Glasgow, así como Woolwich lo era del movimiento de Londres. Ambos tenían tradiciones locales de política y cooperación laboral independiente.

Los movimientos de los arrendatarios por momentos subían y bajaban. Pero el aspecto de la vivienda de la gran ciudad, que demostró ser relevante en forma permanente para los trabajadores, fue el potencial para la construcción comunal de los grandes proyectos habitacionales, públicos

o privados. Fue así no sólo en virtud de su tamaño sino también (en el caso de la vivienda pública) de la inversión política que representaba. Por cierto que todos los enormes complejos podían dar lugar a movimientos laborales, con magníficas oportunidades para organizarse. El distrito de Neukölln de Berlín, por ejemplo, tenía una población de alrededor de un cuarto de millón en 1912-1913; un electorado de alrededor de 65 000 hombres adultos, de los cuales 83 por ciento votaban por el Partido Social Demócrata, un partido de 15 000 miembros, o sea uno de cada cuatro de la nómina de electores, quienes a su vez eran vigilados por casi cuatro mil funcionarios, cada uno responsable de alrededor de cuatro bloques de alojamientos. Está claro que sin la existencia de concentraciones de vivienda de una clase específica, tales triunfos en la organización hubieran sido más difíciles y tal vez imposibles.

Al mismo tiempo, proyectos especiales de habitación destinadas a los obreros —en la práctica principalmente el tipo de obreros regulares en quienes se podían confiar para el pago de la renta— generaban automáticamente concentraciones de activistas. El Shaftesbury Estate en Battersea (Londres), observaba Charles Booth, era el centro de la actividad socialista en ese distrito, que fue el primero en elegir un laborista en el condado de Londres. En el período entre las dos guerras mundiales un barrio seguro para los trabajadores en el distrito de Paddington se encontraba en la finca de Queens Park, construida entre 1875 y 1887, para los artesanos respetables, por la empresa Artisans and General Dwellings Company. (Un tío de este autor, quien habría de llegar a ser el primer alcalde laborista de este distrito, fue su consejero durante muchos años.) Cuando los municipios laboristas progresistas construían sus propias fincas o complejos de apartamentos, éstos se convertían, de manera deliberada o no, en baluartes de los trabajadores. La Viena roja es un caso semejante. La fuerza del partido, incluyendo su fuerza armada, descansaba sobre la red de los grandes proyectos de viviendas públicas que construyó en la década de 1920, bautizados con los nombres de Marx, Goethe, Jaurès y Washington. Y, por último, la vivienda pública tendió a unificar la política del municipio que se organizó creando un bloque de votantes cuyas selecciones estaban determinadas en gran medida por su estatus de arrendatarios de viviendas públicas. Éste, y en general el empleo en los municipios, vendrían a ser los principales activos protectores de las máquinas políticas de los trabajadores de la ciudad.

Sin embargo, en este punto debemos hacer notar un cambio principal en la naturaleza de los ocupantes de las viviendas públicas. Con la suburbanización, el éxodo de la industria y de los obreros y la crisis de las ciudades interiores, los proyectos de vivienda pública en el interior de la ciudad tuvieron que transformarse, de asentamientos donde vivían los obreros calificados y regularmente empleados, en lugares donde iban a vivir los menos favorecidos económicamente. Y en consecuencia, el carácter social y político de esos edificios y asentamientos cambió.

LA IMAGEN CAMBIANTE DE LA MEGALÓPOLIS

Esto nos conduce a las transformaciones fundamentales que han afectado a la ciudad gigante en las dos o tres generaciones pasadas, en todo caso en occidente. *Primero*, ésta se ha descentralizado en virtud de la migración hacia los suburbios y comunidades satélites. *Segundo*, ha sido desindustrializada no sólo por la declinación general de las ocupaciones secundarias, sino por la emigración específica de clase, la que antes era la fuerza de trabajo más calificada de la industria manufacturera localizada en la ciudad. Con frecuencia éste era el resultado real de la política progresista de la ciudad, como cuando el Consejo del Condado de Londres (*London Country Council*) trasladó, entre las dos guerras, a 100 000 obreros a un nuevo espacio semi rural de Becontree, donde éstos se convirtieron en la fuerza de trabajo para las tareas de la Ford Motor Company que por esta razón fueron establecidas en Dagenham.

Se pueden sugerir dos consecuencias posteriores a este movimiento. Para un número creciente de obreros cerró de golpe los eslabones entre el día y la noche, o entre los lugares donde la gente vive y donde la gente trabaja, lo cual tuvo efectos sustanciales sobre la organización potencial de la mano de obra, que siempre es más fuerte cuando el trabajo y el lugar de residencia están próximos. También puede ser que el cambio en la economía de la clase trabajadora de la ciudad haya conducido a una quiebra de aquellos mercados de trabajo muy segmentados que, paradójicamente, hacían que la solidaridad laboral se alcanzase con mayor facilidad. Durante el tiempo que los diferentes grupos y estratos de mano de obra, y especialmente los grupos étnicos, no compitieran en la práctica por los *mismos* trabajos pero llenaran su propio hornillo u hornillos, las rivalidades y los celos intraproletarios podían ser evitados con mayor facilidad.

Tercero, en general la expansión administrativa de la ciudad gigante ha cesado o ha sido detenida, a medida que los suburbios prósperos (o, como en el Reino Unido, los gobiernos reaccionarios) luchaban en la batalla de salarios contra la dominación política de los pobres en el interior de la ciudad y contra los impuestos locales más altos. *Cuarto*, la "ciudad interior" ha parecido estar dominada cada vez más por la población específica con la cual la asociamos hoy día, es decir, los pobres de diferente género, los no calificados, los marginados y problemáticos socialmente, los grupos étnicos y otras minorías de cualquier clase. No es que hayan desaparecido todos los antiguos tipos de obreros sino que los otros dominan ahora la imagen que tenemos de las ciudades en su interior. Estas nuevas poblaciones típicas en el interior de la ciudad no son sólo los que han sido dejados atrás, sino que algunas veces consisten de aquéllos atraídos a la ciudad gigante precisamente porque contiene, y siempre ha contenido, espacios abiertos destinados —como si fuera sociológicamente— para los indeterminados socialmente. Siempre fue por excelencia un lugar de transeúntes, visitantes, turistas, residentes temporales y designada de alguna

manera cómo la tierra de nadie, o más bien la tierra de cualquiera. Su “anomia” y su anonimato no constituyen un mito.

Finalmente, en tanto su estructura y población iban cambiando de forma, el desarrollo urbano, público y privado, estaba destruyendo las mismas bases que habían permitido la formación de los “pueblos urbanos” sobre los cuales tanto había descansado la fuerza laboral. Esto fue así notablemente en la década que comenzó en 1960, la más desastrosa en la larga y distinguida historia de la vida ciudadana en este globo. El escenario urbano en lo que acostumbraban ser zonas de clase trabajadora es hoy día con frecuencia área de torres sin rasgos, rodeadas por espacios abiertos y cascarones de antiguos almacenes y fábricas a la espera de ser convertidos en complejos de ocio y departamentos de lujo instalados sobre un mercado. La completa desmoralización de la gente pobre en estos desiertos llenos de cicatrices y pintados con atomizador, no es un factor desdénable. Frente a esto aparece el fenómeno de la “gentrification”, por lo general fenómeno de minorías, salvo en París, donde la ciudad ha sido mantenida en la superficie que tenía en 1860. La “gentrification”, en efecto, transforma a los obreros en una población diurna que se retira a alguna parte de las afueras, como ocurre en París, donde los *bistrots* de la esquina se cierran después de las horas de oficina. Puede ser que entre los nuevos inmigrantes étnicos ocupen un edificio común, pero nunca en la escala de antes. Y puede haber nuevas poblaciones potencialmente radicales en el interior de las ciudades, tales como los estudiantes, pero ya no serán del viejo tipo de la clase trabajadora.

Si la ciudad misma está políticamente abolida o no existe (como en Londres), nada queda excepto el cemento de la política *nacional*, suponiendo que el área urbana retiene suficiente cohesión social. En síntesis, los movimientos laborales de la gran ciudad están viviendo del capital acumulado en el pasado. Son laboristas, o socialistas o comunistas, y en Estados Unidos hasta demócratas, porque esa fue la base de la movilización de los hombres pobres en el pasado y los partidos todavía son identificados como “partidos para nosotros” por los pobres. Pero si estas ciudades crecieran sobre la base de nuevas poblaciones —como quizá Miami o Los Ángeles—no tendrían una necesaria afinidad con los partidos una vez que se identifiquen automáticamente con movilizaciones políticas en esos ambientes.

Lo que los movimientos laborales están perdiendo, o han perdido, es mucho de esa identificación de clase de la gente trabajadora como tal, que solía darles fuerza y un sentido de poder colectivo. Si la conurbación total formara la unidad de la política urbana, los obreros o los pobres no podrían ni siquiera tener ya más el sentido de ser, de alguna manera, la norma o mayoría de los habitantes de la ciudad. Sin embargo, dentro de la ciudad interior todavía con frecuencia lo sienten. Porque, paradójicamente, la desintegración de la megalópolis ha tendido a dejar el interior de la ciudad como si fuera el centro natural del descontento concentrado.

¿Pero qué descontento? ¿El de quién? En un sentido la población trabajadora de la gran ciudad está regresando del estatus y la conciencia de un "proletariado" a aquél de los varios géneros de "pobres que trabajan" de la época preindustrial, o sólo a la categoría de "pobres"; o lo que es peor, de obreros o "gente del común", a la categoría de "desclasados". Y en la mayor parte de las ciudades gigantes europeas estos "pobres que trabajan" están, por lo menos étnicamente, mucho más desunidos e internamente más fragmentados que antes, no habiendo tenido como en Estados Unidos ciudades a las cuales adaptarse, dado el mosaico nacional, lingüístico y racial que es ahora común en todas partes.

La forma característica de acción de estos nuevos "pobres" o "pobres que trabajan" ya no es la huelga, o la demostración gigante o las reuniones públicas, sino otra vez como en el pasado, la violencia. De nuevo la gran ciudad se ha tornado tumultuosa, para no decir peligrosa, en una forma tal que no se registraba desde mediados del siglo diecinueve. Sin embargo, en otro sentido, los supuestos políticos que dieron realidad a la "economía moral" de Edward Thompson y a la eficacia política de la "multitud" de George Rudé, ya no están allí. Tampoco están las estructuras sociales radicales para movilizarlas. Las divisiones dentro de una población heterogénea y con frecuencia socialmente desorganizada de los nuevos "pobres que trabajan" significan que su acción está dirigida no hacia arriba sino hacia adentro y hacia los costados. Hoy en día el tumulto o la explosión típicas no son políticos en ningún sentido realista y no tanto fuera de foco —con frecuencia sólo está dirigido con toda claridad contra algún otro contingente racial o territorial o de diferente estilo de vida— como falto de puntería y de propósito. No tienen demandas que desearían satisfacer. Y no tienen organización estructurada o cuadros en el sentido del antiguo movimiento obrero. La política del gueto no es política de la clase trabajadora.

Todo esto constituye una seria desventaja para los movimientos laboristas. Porque en la gran ciudad "la mano de obra" ni en sus mejores tiempos estuvo tan cohesionada como en las comunidades industriales más pequeñas, aun cuando éstas no fueran sólo asentamientos industriales. Siempre fue un estrato mezclado y heterogéneo, sostenido en conjunto por un estilo común de vida de trabajo —la vida del trabajo manual— y por una conciencia de clase común, de relativa pobreza y bajo estatus. Fue esto lo que permitió que los partidos de trabajadores llegaran a ser simultáneamente los recipientes de intereses de clase y de otras minorías. Hubo, como en el Partido Demócrata de Estados Unidos, alianzas de intereses minoritarios, pero no eran sólo esas alianzas, puesto que el concepto de una "clase trabajadora" proporcionaba un común denominador para los que de otra manera hubieran sido grupos diferentes y aun divergentes. Esto era así aún cuando los movimientos laborales no hicieran hincapié en su atracción especial para las minorías, tales como la de los irlandeses o los judíos. En Glasgow, los católicos y los protestantes, cuyos odios mu-

tuos son evidentes en el campo de fútbol, podían unirse en un mismo terreno con el fin de hacer política en la ciudad.

LAS DIVISIONES DENTRO DE LA GRAN CIUDAD

Pero hoy día, los pobres, trabajadores o no trabajadores, del cuarto trasero de la gran ciudad están divididos: desde el punto de vista étnico, por estatus socio-económico, entre aquéllos que trabajan y aquéllos que viven de la ayuda, entre residentes y quienes están abonados al transporte, entre proletarios y lumpen o marginados, y no menos, en todo momento entre grupos de edades, incomprendidos y hostiles. Los ancianos se distinguen de los jóvenes, a quienes temen. Una población así es, o parece ser, sólo una asamblea de minorías, o un agregado de gente carente de algún común denominador políticamente eficaz. El riesgo de esta situación es que la política laborista en la gran ciudad se adapta funcionando sólo como una coalición de minorías o marginales. Esto fue muy visible en Londres desde 1980.

Con respecto a esta estrategia hay dos problemas. El primero es que, al sumar nada más que minorías, especialmente de marginados (re-bautizados con fines de publicidad como “nuevos movimientos sociales”), no se producen, políticamente hablando, mayorías. Aun el Partido Liberal Británico en los años de 1890, cuando ganó —y sólo apenas— por movilizar sencillamente a las nacionalidades menores y a las minorías de ideologías religiosas, no podría haber tenido la esperanza de volver a los triunfos de 1906 si no hubiera descansado sobre una base amplia, como un “partido del pueblo” aceptado por la mayoría. La estrategia de las minorías, además es probable que llegue a alienar más que a movilizar. Sus victorias pueden ser ilusorias. En la mayor parte de las grandes ciudades de Estados Unidos los negros eligen ahora alcaldes, pero lo logran porque sus votos están concentrados en esos lugares y no porque nacionalmente ni aun dentro de las grandes ciudades sean menos minoría que antes. Por otra parte, atrayendo a una minoría, o aun a una “coalición variada” de minorías, se arriesga dejar al resto abierto a la atracción de la derecha demagógica, que habla el viejo lenguaje de la comunidad y de la moralidad, base de atracción para los trabajadores, pero en el vocabulario del racismo y del estado policial. Después de todo, eso es lo que ha estado destruyendo los cinturones rojos de las antiguas ciudades de Francia y casi todos nosotros sabemos, aun cuando no estemos dispuestos a admitirlo, que las mayores pérdidas laboristas entre los trabajadores no ha sido la atracción de la Thatcher por el egoísmo de la prosperidad sino su interés por la raza y “la ley y el orden”.

Parece claro que, en las grandes ciudades profundamente divididas, la atracción de clase a la manera de antes, que era la fuerza de los trabajadores, ya no funciona. Ahora que de alguna manera estamos regre-

sando a una versión de la política de la “ciudad multitud”, de los días preindustriales, de los “órdenes más bajos” y de los “pobres que trabajan” ¿no sería lógico regresar también a las políticas populistas de aquellos días? Hay todavía lugar para una ideología y un principio movilizador basados en lo que todos los habitantes de una ciudad tienen en común: un gran orgullo por la ciudad y por su superioridad —que en las grandes ciudades puede ser un sentimiento muy poderoso— y preocupación por sus problemas; ¿que posea un rasgo especial de preocupación por sus pobres y sus explotados? Esto está por cierto dentro de la gama de los movimientos laborales fuertes y propiamente arraigados. En la década que comenzó en 1970, por ejemplo, centros de tan poca conciencia y organización proletarias como Roma y Nápoles se encontraron administrados, por primera vez, por alcaldes comunistas. En Gran Bretaña, el orgullo de Londres fue un elemento fundamental en la política laboral metropolitana durante los años de lucha contra la disolución del Consejo del “Gran Londres”. Dada la fuerza potencial de la mano de obra en lo que queda de las megalópolis occidentales, y dada la tradición del liderazgo municipal por los partidos de la izquierda en dichas ciudades, ¿por qué no?

Por supuesto que dicha estrategia es posible. Por cierto que es esencial para los movimientos laborales adoptarla, si es que desean evitar el error fatal de convertirse en grupos de presión por secciones en beneficio de intereses especiales que no coinciden —y a veces son contrarios— con aquéllos del resto de los ciudadanos, incluyendo el resto de la clase trabajadora urbana. Además en las circunstancias actuales, por lo menos en Gran Bretaña, la defensa de los intereses y de la autonomía de la ciudad contra un gobierno que se pone a destruirlos, se adecua bastante rápidamente aun con los intereses a corto plazo de la izquierda. Una sola cosa es errónea en esa perspectiva de una “política de la población urbana”. Puede ser aplicada por los movimientos laborales, pero no es específica de ellos. Otros pueden practicarla con la misma eficacia y con propósitos menos deseables. No tenemos que buscar lejos los ejemplos que existen en el mundo de políticos que soliviantan las ciudades con un agudo sentido de las realidades políticas y financieras, pero sin ninguna preocupación por la justicia social.

Traducido por Rosa Cusminsky.