

cf  
e

BARBARA WARD

### LA MORADA DEL HOMBRE

El siglo XX ha sido testigo de la aparición de las megaciudades, conglomerados urbanos cuyo gigantismo plantea problemas correlativos a su magnitud. Nunca antes en la historia humana se había registrado fenómeno semejante. Las desigualdades patentes, las carencias apremiantes, la presión social, el crecimiento demográfico —entre otras muchas amenazas— rebasan, por su hipertrofia e incesante aparición conflictual, a los modelos de planificación propuestos. No se trata ya de un mero asunto de correcta planificación urbanística sino de una revisión, completa y a fondo, incluso filosófica, de los supuestos y de las decisiones políticas, económicas y sociales que han fracasado en el intento de convertir las ciudades en lugares vivibles, en verdaderas "moradas de los hombres"; y no en sitios donde se subsiste sobre el filo angustioso de la sobrevivencia.

*En la morada del hombre*, Barbara Ward prosigue sus alegatos —fundados en una sabiduría y un conocimiento excepcionales— en favor de una renovación radical de la vida: su obra está inscrita en la mejor tradición humanística, que opone a los llamados problemas "técnicos" del urbanismo una visión entrañable y esperanzada de la condición real de la comunidad de los hombres.

# LA MORADA DEL HOMBRE

Barbara Ward

colección

cf  
e  
popular



no cambia el orden de prioridad. Por ejemplo, antes de tratar el problema de los muy codiciados pero a menudo culturalmente pobres estilos de vida de los suburbios ricos de una sola clase, las familias de los asentamientos deberán poder satisfacer sus mínimas necesidades: alimentos, energía, abrigo y trabajo. A menudo no hay contradicciones; por ejemplo, nada redujo tanto la tasa de muertes entre los pobres del siglo XIX como los sistemas de drenaje contruidos por instancias de los ricos del siglo XIX. Pero las ciudades no deben construirse tan sólo por fines económicos —para explotar un mercado de propiedades— ni por razones políticas, como glorificar al príncipe (en cualquier forma de gobierno). Deben construirse para la gente, en primer lugar para los pobres.

Y en este nuevo orden buscado, los límites de las riquezas materiales y del medio deberán ser reconocidos, por primera vez, como fundamentales desafíos y frenos. El habitat por designio, y el habitat para el pueblo, el habitat que conserva y mejora: tales son las prioridades sugeridas por las intrincadas e interdependientes revoluciones de nuestra época. Con estas tres prioridades como guías estratégicas, las tácticas de los negocios —uso de la tierra, refugios, instalaciones, tráfico, trabajo, recreo, conveniencia, belleza— pueden considerarse racionalmente, y podrán tomarse algunas decisiones políticas. No necesitamos repetir el pesimismo de Clemenceau en 1919. Tal como él dijo, estamos en pleno caos, pero a diferencia de él, podemos ver que tenemos lo suficiente “para hacer un mundo”.

## PRIMERA PARTE

### LA LLEGADA DE LA CIUDAD

## I. ASENTAMIENTOS E IMPERIOS

CUANDO contemplamos la explosión del crecimiento y del cambio en la ciudad del siglo xx, seguramente la primera pregunta que se nos ocurre es cómo y por qué llegó la humanidad a este extraordinario trastorno de todas las escalas tradicionales y todos los tipos de asentamientos. ¿Qué proceso de la historia trajo al hombre aquí? ¿Cómo realizó el salto cuántico de los poblados de 2 mil personas hasta la megaciudad de 20 millones?

Algunos negarán que éste será el verdadero núcleo de la cuestión. Es perfectamente posible argüir que aquello a lo que nos enfrentamos es tan radicalmente distinto de la experiencia de toda generación anterior, que el pasado no tiene ya nada que decirnos. El equilibrio entre pueblos y aldeas en la Europa medieval, por ejemplo, o en la Grecia ática o en la Sumeria de la edad de bronce, sencillamente es demasiado distinto de nuestros propios problemas para que valga la pena considerarlo. Se ha presentado una total discontinuidad. La historia quizá no sea, como en la frase inmortal de Henry Ford, "basura". Pero ya no es aplicable. Y sin embargo, hay dos buenas razones para rechazar ese argumento. Los asentamientos humanos sí han cambiado hasta ser irreconocibles, pero no la gente que los habita. Recordemos aquella alegre canción que nos ha llegado de la Sumeria de hace 4 mil años, sobre la reunión de los dioses en una asamblea:

Chasquearon la lengua y se sentaron a celebrar.  
Comieron y bebieron.

El dulce vino disipó sus miedos  
Cantaron de alegría, bebieron fuerte vino  
Se fueron sus penas, se ensancharon sus corazones

Difícil sería sostener que ésta no es una experiencia reconociblemente moderna.

O tomemos un ejemplo de la diplomacia. De la historia de la antigua Siria hemos recobrado los archivos reales que cubrían los años entre 1810 y 1760 a.c. Como están inscritos en tabletas de barro cocido, se han conservado virtualmente intactos durante 4 mil años. Su mezcla de egoísmo nacional, preocupación, astucia y cínica conveniencia no habría sorprendido a Maquiavelo ni a Metternich, para no hablar de quienes debaten en la ONU. En un nivel más personal, qué autor —incluyendo a esta autora— no ha repetido a veces la cansada queja de un egipcio que escribió hace más de 2 mil años: “Ojalá tuviese yo palabras desconocidas, expresiones y dichos en un lenguaje fresco que no hubiese sido envilecido... Alguna frase que no estuviese enmohecida”. En su nivel más sencillo, la familiaridad es aún más inconfundible. El dicho sumerio “En la boca abierta entra la mosca” puede seguir siendo símbolo de credulidad después de 4 mil años. En la alegría o la pena, en la duplicidad y el aburrimiento, en el amor y el miedo, la voz del hombre y de la mujer individual llega a nosotros a través de los milenios. La reconocemos. Ellos son como nosotros: “Mon semblable, mon frère.”

El parecido no es, sencillamente de experiencia personal y de humanidad compartida. Uno de los hechos notables de la historia humana es la longitud del tiempo durante el cual, con todas sus diferencias culturales, sus grandes variedades de estilo y

gusto y culto y arte, las grandes civilizaciones del mundo no nos parecen diferir mucho en las disposiciones físicas y las instituciones cívicas de su vida. La sociedad de las aldeas, iniciada hace unos 15 mil años con la invención de la cultura sedentaria, aún puede encontrarse en forma muy similar en partes del Asia y del África del siglo xx.

Ciudades construidas 3 mil años antes de las ciudades europeas de la Edad Media con gran frecuencia tenían calles mejor empedradas, sistemas de drenaje más elaborados y mejores instalaciones en cuartos de baño y lavabos, monumentos mayores y muros más elaborados para proteger la ciudad. Mohenjo-daro, construida a orillas del río Indo, por el año 3500 a.c., ciertamente no era menos elaborada que, por ejemplo el París del siglo xvi. Las “sedes” de la vida cívica muestran una continuidad extraordinaria.

Puede afirmarse que las actividades del hombre dentro de estas ciudades muestran una continuidad similar. Todas ellas tienen sus orígenes en la necesidad de crear sistemas en grande escala para el aprovechamiento del agua en la gran cuenca —en Egipto, Mesopotamia, el norte de la India, China—, y esta base económica, más elaborada, hizo acudir más gente y por tanto reunió a más individuos extraños en un lugar, dio variedad a sus empleos y responsabilidades, acrecentó el intercambio de bienes y requirió la creación de nuevas instituciones —como el parentesco y la religión civil— para remplazar las antiguas lealtades en pequeña escala de la aldea agrícola. Según el notable arqueólogo Gordon Childe, la invención de la ciudad “es la historia de acumular riquezas, de intensificar la especialización del trabajo y de extender el comercio”.

\* Y este proceso de acumulación y expansión tuvo otra consecuencia más. La invención de la ciudad en el cuarto milenio antes de Cristo parece haber coincidido con la invención de la guerra. Desde los primeros días de las ciudades de la planicie de Mesopotamia, Ur y Uruk, Eridu y Lagash combatieron entre sí, por territorios, por la supremacía por las rutas comerciales, por los esclavos. Después de medio milenio de luchas perpetuas pero indecisas, fueron víctimas de un movimiento de violencia mayor aún. La primera aventura imperial que nos consta por entero —la de Sargón de Akkad— añadió una nueva dimensión a la potencia militar y al conflicto armado. Vale la pena examinarla con cierto detalle.

Por el año 2400 a.c., probablemente en una familia de semitas semi-nómadas, nació un niño, Sargón. Poco después, abandonó la ciudad, atraído, como tantos millones después de él, por el imán de la vida y las oportunidades de la ciudad. Se dirigió a Kish y tuvo suficiente habilidad para llegar a ser copero del rey. Hemos de adivinar cuál fue su siguiente paso, pero acaso, como tantos cortesanos, quizás haya adquirido una posesión para él, y como algunos de ellos, haya construido una ciudad, para mejor asegurarse de contar con colonos dependientes y para organizar el trabajo de los campesinos, proceso que aún podemos seguir en la Europa medieval, 3 mil años después.

Ahora, con una ciudad propia —Sargón la llamó Akkad— empezó a practicar el ejercicio, que nos es tan conocido, de derrotar a otras ciudades y de lograr una supremacía reconocida. Allí hubiera podido terminar la historia. Durante un tiempo, Sargón de Akkad habría gobernado la más poderosa ciudad-estado. Uruk, Lagash, Umma y Ur habrían perdido

la supremacía, y se habría desarrollado entonces otra sangrienta lucha dinástica.

Pero Sargón no se detuvo. Después de conquistar las ciudades de las planicies, tanto del norte de Akkad como del sur de Sumeria, siguió adelante conquistando. Se acercó al Mediterráneo a través de los cedros del Líbano. Acaso haya atravesado la frontera de Anatolia. Conquistó Assar y sus tierras (alrededor del Mosul actual), que después habían de ser ominoso ámbito de los asirios. Avanzó de prisa hacia el sur, venció a los elamitas y siguió hacia el Golfo Pérsico para apoderarse del creciente comercio con Bahrein, Omán y la India. A este vasto reino lo mantuvo unido —un tanto como los ingleses del siglo XIX— mediante un “gobierno indirecto”, dejando a los jefes locales al frente de sus hombres, pero manteniéndolos bajo constante vigilancia militar.

El hecho de que lograra hacerlo muestra una clase de especialización relativamente nueva, seguramente inventada durante las guerras de las ciudades: la profesión del soldado permanente, dedicado exclusivamente al arte de la guerra. El propio Sargón parece haber sido su propio inspector-general. Su reinado fue largo —las crónicas hablan de 56 años—, y pasó gran parte de él viajando continuamente y gobernando un imperio que cubría virtualmente toda la región situada entre Turquía y el Golfo.

La capacidad de rápido desplazamiento era necesaria por la enorme variedad de pueblos, la orgullosa independencia de las ciudades conquistadas y el continuo resentimiento por las pretensiones imperiales de Sargón que causaron revueltas durante su propia vida y pusieron fin a todo el experimento en

menos de 200 años. Pero nos ha quedado el problema de por qué lo hizo todo. Los anteriores reyes sumerios habían hecho que la supremacía pasara de una ciudad a otra, pero luego no habían seguido adelante, en pos de toda apertura adicional a cualquier soberanía que hubiese a la vista. ¿Qué había cambiado?

Podemos aducir formidables razones materiales para la invención del imperio y de la ciudad imperial. Una de ellas ciertamente desempeñó un papel en las primeras guerras: la tentación de obtener mano de obra, capturando prisioneros para conservarlos como esclavos o, después de una debida preparación, como mercenarios para futuras guerras. Otra razón es el continuo aumento del comercio internacional que se había desarrollado en el medio milenio que separa al primer rey de Ur del surgimiento de Sargón. Pese a las guerras recurrentes, la vida del comercio había seguido desarrollándose poderosamente en Sumeria y en Accadía. Algunos artesanos y mercaderes habían ido más allá del tráfico tradicional, que sólo abastecía su propia ciudad, cada una dentro del círculo de las aldeas dependientes. Pronto sus mercados y muelles, sus barrios de forjadores de hierro, sus propias calles y plazas llenas de ajetreo, sirvieron no sólo al comercio local, sino mucho más. Tenemos tabletas con escritura cuneiforme, equivalentes de las letras de cambio. Aún no se acababa de inventar el dinero, y muchos pagos se hacían en cebada. El depósito de granos del templo, que hacía las veces de un banco primitivo, estaba dispuesto a prestar, con intereses, a los mercaderes que necesitaran dinero para operaciones comerciales dilatadas. Sin embargo, los pagos también empezaban a hacerse en oro y plata, en forma no de moneda sino de

medidas de peso: tantos shekels (unidad de peso) por tanto material. Que las monedas pronto se desarrollaron a partir de ese sistema nos lo muestra el uso de la palabra "shekel" por un tipo de moneda, una vez que se hizo evidente la conveniencia del dinero. Una cuestión vital en todo el desenvolvimiento del comercio de Mesopotamia (que fácilmente abarcarían las empresas japonesas y británicas contemporáneas) fue la escasez de materiales locales. Además de la singular escala de abastecimientos mantenida por la irrigación perenne de los ríos gemelos, si los manufactureros deseaban producir y los mercaderes comerciar, habían de tener acceso a materiales foráneos.

Por tanto, no es aventurado suponer que, ya fuese que los mercaderes sumerios se parecieran a la Compañía de las Indias Orientales o a los comerciantes del Estado Soviético, o tuvieran intereses comerciales privados o bien una mezcla de ambas cosas, la capacidad de viajar libremente desde Harappa al borde del Indo hasta Hatussas en Anatolia era de fundamental interés económico, y el entronizado Sargón acaso fuese animado tanto por organismos públicos como por intereses privados a lograr que las rutas comerciales estuviesen "seguras" apoderándose de ellas, solución a breve plazo que durante toda la historia generalmente ha conducido al desplome a largo plazo. Así desde el principio mismo de la ciudad humana, encontramos una representación casi exacta de los dramas comerciales del reciente colonialismo europeo.

Hay, por tanto, suficientes explicaciones materiales del surgimiento del imperio: la "protección de las rutas comerciales", el control monopólico de las riquezas, la toma de cautivos para tener mano de

obra. Y esas razones son suficientes para explicar la infalible recurrencia del fenómeno y su igualmente continuo fracaso. Comienza porque un grupo dominante tiene estos intereses materiales. Se mantiene mientras puede contener el resentimiento de los pueblos que explota y al fin ellos mismos, ricos pero debilitados por el descontento interno, son barridos por el siguiente gobernante con suficientes ambiciones de poder para reiniciar el ciclo. Todas las primeras civilizaciones son señoras y víctimas del proceso. Al comienzo del segundo milenio a.c., Hammurabi de Babilonia restableció gran parte de los dominios de Sargón. En el siguiente milenio, después de una violenta lucha con el imperio asirio, Babilonia fue brevemente restaurada, a las órdenes de un soberano caldeo, tan sólo para hundirse para siempre en 539 a.c. por obra de los medos y los persas, entonces en ascenso.

En Egipto, durante milenios las mayores disputas se concentraron en las rivalidades internas. Pero en tiempos de Tutmosis I se inició un determinado ejercicio imperial. Por el año de 1600 a.c., Tutmosis I extendió su reino hasta el Éufrates, cazó elefantes en Siria y dijo que su imperio —como los británicos unos 3 mil años después— sería tan grande como el circuito del Sol. El experimento egipcio, como el babilonio, fue borrado por los persas. Éstos, a su vez, recibieron el golpe de muerte de Alejandro de Macedonia, cuyo imperio helénico pasó, en gran parte, al dominio de Roma. Pero el poder de Roma en Europa fue quebrantado por sus debilidades internas y por las guerras fronterizas y los bárbaros del norte y del este. Trasladada su capital a Bizancio, perdió las provincias más remotas ante el creciente poder del Islam y finalmente fue abru-

mada por los turcos. Mientras tanto, los merodeadores del norte continuaban con sus incursiones en Europa, en la India, en China y, cuando cesaron en el siglo xv, una Europa renacida siguió adelante con la historia, y sus excursiones coloniales continuaron hasta nuestros días. Hacia arriba y a su alrededor, luego hacia abajo van los ciclos de los imperios, dándonos, acaso, aquella imagen de la realidad terrena definida por el Señor Buda como una servidumbre humana a la “rueda de la melancolía”.

Si esto es lo que la historia nos muestra —la siempre renovada ronda de la conquista, predeterminada por un firme compromiso con las ambiciones materiales y la codicia—, ¿puede decirnos algo nuevo cuando nuestros propios problemas pueden explicarse tan fácilmente en términos muy parecidos? Las ciudades-estados se han convertido en naciones-estados. Las propias ciudades se han convertido en megalópolis. Acaba de terminar uno de los ciclos imperiales. Estamos a la espera, temerosos de que esté a punto de iniciarse otro. Es fácil concluir que la rueda de la melancolía sigue girando y que “no ha quedado nada notable bajo la luna que nos visita”.

Explicación obvia, pero falsa; si examinamos más cuidadosamente los registros, los temas dominantes empezarán a parecer mucho menos ligados y predeterminados. Nadie puede negar la influencia del condicionamiento material. Ninguna historia de ninguna civilización carece de sus ciclos de guerra y conquista. Pero éstas no son las únicas fuerzas por las que el destino humano ha sido impelido hacia adelante en los últimos cuatro milenios registrados. Lo que surge del registro es mucho más complejo, mucho más desconcertante, infinitamente menos ob-

CIVILIZACIÓN — NACIONES — ESTADO

SURTIMIENTO DEL ESTADO DE DERECHO

vio y, como resultado, mucho más abierto y prome-  
tedor. Con todo el surgimiento y la caída de im-  
perios, las ciudades arruinadas, los pozos envenena-  
dos, los campos yermos y las aldeas sin techos, se  
hace visible otro avance: el de la humanidad que  
se esfuerza por captar, intelectual y moralmente, el  
significado de la existencia, y no para conformarlo  
al peso del condicionamiento material, sino para  
transfigurarlo y trascenderlo. Y en esta búsqueda de  
significado, sencillamente es falso asegurar que el  
poder y la fuerza son los únicos factores determi-  
nantes. Además, allí están los que Wordsworth llamó  
“grandes aliados... exultaciones, dolores y amor y  
la mente inconquistable del hombre”.

La misma destructividad de los primeros ciclos  
de conquista provocó una profunda repugnancia mo-  
ral. La historia de Sargón fue sólo la primera. Asur-  
banípal, emperador de los asirios, describe así sus  
métodos de conquista: “Les corté las cabezas. Los  
quemé con leña. Una pila de hombres vivos y de  
cabezas coloqué contra la puerta de la ciudad. Em-  
palé a los hombres. Destruí la ciudad, la convertí  
en montones de ruinas. Quemé al fuego a los jóve-  
nes y a las doncellas”.

Para la masa de la gente, la repugnancia de tales  
horrores, terminaba en la impotencia. Unos cuan-  
tos de los soberanos más ilustrados —Hammurabi de  
Babilonia, por ejemplo— trataron de canalizar las  
energías destructivas, codificando leyes y produci-  
endo un orden interno reconocible. Por primera vez  
oímos hablar del soberano como “pastor de su pue-  
blo”, imagen misericordiosa, si bien implica una  
apreciación bastante baja de las capacidades de los  
gobernados. Pero el reto más importante proviene de  
un nuevo tipo de actividad, de reflexión moral ba-

sada en cierta lejanía de los asuntos humanos, en  
un retroceso para juzgarlos mejor. Confucio y Lao  
Tsé en China, los autores de los Upanishads y el se-  
ñor Buda en el norte de la India, Akhetatan, el úni-  
co monoteísta real de Egipto, los profetas hebreos,  
los filósofos griegos: todos ellos pertenecen a una  
nueva clase de sabios y santos que miran los asun-  
tos del hombre y juzgan su extraña mezcla de bien  
y de mal. Desde un extremo de la “civilización” has-  
ta el otro, sus juicios coinciden fundamentalmente,  
por distintos que sean sus intereses.

Está en la naturaleza del hombre que, al entrar  
en contacto con demasiado poder y demasiada codi-  
cia, el desquiciarse casi literalmente. En la aldea el  
poder no podía llegar muy lejos, entre los propios  
compañeros de clan. La codicia no podía exceder en  
mucho los límites físicos del consumo físico. Pero  
en la ciudad, con un comercio que se extendía sobre  
continentes y con el dinero ya inventado como me-  
dio de intercambio, la codicia pudo volverse abstra-  
ta y por tanto ilimitada. Con el poder ocurrió lo mis-  
mo. Gobernando pueblos distantes, tomando decisio-  
nes trascendentales, poniendo en movimiento grandes  
fuerzas —ejércitos, inundaciones, arietes, conflagra-  
ciones— la arrogancia se nutriría de sí misma y los  
jefes se emborracharían con el poder.

Si el análisis es el mismo en todos los grandes  
sistemas éticos, también es la respuesta. Parte de ella  
es personal. Los frenos internos deben avisar cons-  
tantemente al yo para que pueda reconocer las igua-  
les pretensiones y derechos de otros: la tradicional  
sabiduría de “No hagas lo que no quieras que te  
hagan”, el sublime mandamiento: “Ama a tu pró-  
jimo como a ti mismo”. En parte, la respuesta es  
social. En la comunidad en general la ley, no los

\*



intereses ciegos, debe prevalecer, y refleja en un sentido auténtico, aunque indefinido, un orden de justicia y bondad enraizado en la naturaleza de la realidad misma. Según una formulación tradicional china de este doble papel, el emperador consagra todo su reino, cada año, a "la vía del cielo". Él mismo, por su virtud personal, es digno de llevar el manto del cielo. Su justicia personal es garantía del buen orden de la sociedad.

De las revaluaciones virtualmente universales de la existencia humana en el primer milenio antes de Cristo, hay dos que merecen especial atención. Ello, en parte, porque siguen siendo poderosas entre nosotros, y hasta nuestros días nos ayudan a determinar lo que los seres humanos esperan y realizan en sus propios medios. Pero hay otra razón. Son la ilustración suprema del hecho de que el poder material, por muy elaboradamente organizado que esté, por poderosamente desplegado, sencillamente no es el determinante final del destino humano. Por el contrario, llegan unos momentos en la historia en que las ideas y la experiencia, actuando casi con la energía de núcleos liberados en un plasma sobrecalentado, crean una enorme liberación de energía y forman nuevas ideas, nuevas expansiones de la imaginación humana que, a su vez, ponen a la humanidad en un nuevo camino.

Todo el mundo de hoy —aun esa quinta parte que es china— está en una ebullición de cambio por causa de un proceso de fusión entre el rigor intelectual y la pasión moral en la imaginación de los griegos y los judíos. Sin embargo, hace dos milenios y medio habría parecido cómico comparar el poder de Persia o la grandeza de Egipto con la pobreza material y las limitaciones físicas de estos dos peque-

ños pueblos. Las ciudades-estados que brotaron en Jonia y en Ática eran pobres. Colinas rocosas y valles que se hundían en breves planicies de aluvión hasta un mar traicionero formaron el fondo físico de la vida griega. Los israelitas, pequeña comunidad entre la gran difusión de pueblos semitas en el Creciente de la Fertilidad, ni siquiera bajo Salomón fueron más que un reino menor comparado con sus poderosos vecinos. Algunas de sus más profundas visiones morales fueron obtenidas cuando se hallaban exiliados en imperios ajenos. Si el poder físico fuese el determinante del destino, tanto los judíos como los griegos se habrían desvanecido en la historia sin dejar rastro.

Y, sin embargo, es de los griegos de quienes heredamos el primer rompimiento decisivo en el "civilizado" concepto del parentesco. Cuando los invasores dorios se precipitaron por Grecia, a mediados del primer milenio antes de Cristo, encontraron ciudades micénicas preexistentes, y fácilmente habrían podido seguir el camino de Sumeria, creando ciudades-estados, con reyes y dioses en cada ciudad. En cambio, en Ática unieron sus planes en un solo consejo en Atenas. Luego, en el siglo VI a.c., cuando la presión de los campesinos en tierras escasas, la esclavitud por deudas y las extorsiones de los jefes parecieron hacer que todo el sistema estuviera maduro para un feudalismo basado en la esclavitud, los griegos volvieron a hacer algo distinto. Bajo la guía de Solón pusieron fin a la esclavitud por deudas, redistribuyeron la tierra, fomentaron el comercio y la especialización —la viña y el arte del alfarero—, admitieron como ciudadanos a un mayor grupo de hombres, y pusieron a Atenas en camino de descubrir la base de la democracia, el

concepto del derecho del ciudadano a vivir y ser protegido por leyes de su propia hechura.

La otra vital innovación griega también tuvo que ver con el derecho: la posibilidad de que hubiera unas leyes naturales subyacentes en el orden del universo. Los griegos no inventaron las matemáticas ni la geometría. Los caldeos y egipcios tuvieron sistemas numéricos, pues los planes de riego en gran escala necesariamente entrañaban mediciones exactas. Pero los griegos llevaron adelante todo el proceso, con un creciente percatamiento de la asombrosa unidad de las leyes subyacentes en las matemáticas, y por tanto con un sentido de profunda confianza en la unidad última del universo mismo. Sobre la naturaleza de esa unidad, los supuestos fueron variados: agua, flujo, aire, átomos, ideas arquetípicas. Pero los griegos, por primera vez, pusieron a la humanidad en caminos de concebir un cosmos basado en un sistema unificado de derecho y abierto a la razón. Se necesitarían más de 2 mil años para llegar a la ecuación de Einstein,  $E = Mc^2$ , y para descubrir en la poderosa pulsación de la energía la última unidad material de todo el universo. Pero con los griegos empezó el viaje.

El otro pueblo seminal, los judíos, introdujo en el debate humano no tanto el concepto de justicia y compasión como una irresistible energía moral en su búsqueda. También los judíos dieron otras dos visiones a la humanidad, visiones únicas o descargas de energía tan poderosas y obsesionantes que los hombres han sido movidos por ellas, hasta hoy, aun cuando su significado preciso siga siendo oscuro. El primero es la idea de un propósito —para los judíos un propósito divino— que labora en la historia, con el hombre como instrumento, hacia un fin.

¿Utopía? ¿La sociedad sin clases? ¿La democracia perfecta? ¿La llegada del reino? La meta puede seguir siendo vaga, pero la aspiración es dinamita política.

Así lo es también la otra visión: la de la importancia primordial de una justicia igual en la sociedad. Todas las demás tradiciones enseñaban la piedad y el cuidado de los pobres y los despreciados. Los profetas judíos les dan derechos absolutos y un valor primordial. Los pobres son los últimos, que serán los primeros. Los ricos son enviados con las manos vacías. Esto es más que una mera percatación de que el poder y la codicia pueden corromper el espíritu humano. Es un anatema a los corrompidos. No tienen esperanzas de acercarse al "reino" si han comido mientras otros morían de hambre, o si estaban vestidos mientras otros iban desnudos o tenían casas mientras sus vecinos carecían de refugio. Una vez más, la forma de orden social que puede dar realidad a esta visión sin componendas sigue siendo oscura. Pero el hombre moderno ha experimentado cuatro grandes revoluciones en menos de dos siglos, en su búsqueda. Nadie ha apagado la mecha de la dinamita, que aún sigue ardiendo.

griegos \*  
judíos

## II. LA PLATAFORMA DE LANZAMIENTO

EN LOS DOS milenios que han trascurrido desde los siglos de rechazo moral y de apasionada revaluación, podemos ver una especie de contrapunto en la historia, entre los nuevos atisbos y las antiguas fatalidades. En muchos modos, hasta el siglo xix, la superficie física de la existencia humana no cambia mucho. Ciudades ajetreadas, barrios de artesanos, mercados, barcos ante los muelles aguardando antes de emprender la travesía hacia las Indias lejanas. Todo esto fue un paisaje familiar en su medio. Nada de esto fue muy distinto en la Europa medieval, aunque la escala iba aumentando. Leemos de la Venecia del siglo xv con 50 mil obreros y marinos empleados en los muelles, los depósitos y los talleres del arsenal. Pero no hay nada extraño en los afanes de la ciudad. Seguimos con la "historia de acumular riquezas, de aumentar la especialización del trabajo, de extender el comercio" como dice Gordon Childe.

Sin embargo, las ideas guías están pasando por un cambio continuo y decisivo. En la fusión cristiana del pensamiento griego y el hebreo, el parentesco como piedra de toque del orden cívico va retrocediendo ante un rey coronado de espinas y entronizado en una cruz. Pese a los intentos del despotismo de la época barroca por resucitar al Rey Sol, los ingleses estaban decapitando a sus reyes en nombre de un gobierno de la ley determinado en último análisis por consenso de los ciudadanos. La tradición de las ciudades medievales con sus alcaldes ele-

gidos y sus cartas de gobierno propio, siguieron viviendo en la pugna de los siglos xvii y xviii contra las prerrogativas, monopolios e impuestos reales. Y esta pugna a su vez produjo la Revolución norteamericana que extendió el concepto de la auto-determinación a comunidades enteras y, por primera vez, 4 000 años después de Sargón, ofreció razones para poner fin al imperio como modo de gobierno aceptable.

Podemos ver la misma mezcla decisiva de lo nuevo y lo antiguo en los conceptos de la riqueza y de la propiedad. La propiedad privada siguió siendo un derecho absoluto en las luchas contra el absolutismo francés o de los Estuardo. Sin embargo, la exclusión de los trabajadores y de los pobres de toda participación económica en la sociedad no sólo contradecía muchas instituciones y tradiciones medievales: la auto-organización de los gremios, las limosnas, el cuidado y la salud. Hubo no menos de diez grandes hospitales dirigidos por órdenes religiosas en Milán a fines del siglo xiii. También iba contra un afán más profundo de igualdad y de dignidad humana. Los rebeldes del campo cantaban en la Inglaterra medieval:

Quando Adán meditaba mientras Eva hilaba,  
¿quién era entonces el caballero?

En toda gran catedral, en el Juicio Final, imagen arquetípica de la democracia final, se enviaba a reyes y a señores y aun a obispos al fuego eterno, en tanto que los pobres, los afligidos y pisoteados subían a la gloria eterna. La concentración de las riquezas de la tierra, de las empresas mercantiles, las crecientes fortunas de los comerciantes coloniales,

recubrían pero no podían extinguir estas incómodas contradicciones.

Quizá pueda decirse que el contrapunto más decisivo fue entre las tradiciones milenarias del trabajo y de la manufactura que se transmitían de generación en generación, con mejoras prácticas, mejores norias para los molinos, mejores yuntas para los bueyes, una aleación más ligera para los cañones de los barcos... y una nueva y embriagante percatación de que la imagen griega de la ley en la naturaleza podía ponerse a trabajar para obtener, en palabras de Francis Bacon, "el alivio y el beneficio del estado del hombre". Leonardo da Vinci dio la clave: las matemáticas podían ser clave de la mecánica. En otras palabras, lo que podía medirse podía repetirse exactamente. Ante todo, podía medirse al productor de todo "trabajo": la energía misma. La cantidad necesaria para empujar, tirar o levantar un peso dado a cierta distancia, una vez establecida, sería la base de experimentos repetibles. El termómetro de Fahrenheit que midió exactamente el calor por vez primera en el siglo xviii, es un avance en la vida del hombre sedentario, tan grande como el descubrimiento inicial de que había que sembrar, no recolectar las semillas del grano.

Los dos siglos siguientes quedan marcados sobre todo por la continua expansión del conocimiento científico y, desde mediados del siglo xix, por su creciente aplicación a la labor diaria del hombre. La forja de acero había comenzado con los hititas, pero había seguido adelante, durante tres milenios, por procesos tentativos, incorporados a la experiencia práctica. Pero en el siglo xix fue necesario un preciso conocimiento científico, antes de que fuera posible "ligar" las impurezas de fósforo del hierro

con piedra caliza e iniciar el uso de minerales de baja graduación. Sólo la ciencia hizo posibles las destilerías, donde el conocimiento exacto separó todos los inapreciables componentes del petróleo crudo. Sólo la ciencia descubrió los nexos que hay entre el magnetismo, los flujos eléctricos entre polos positivos y negativos, la existencia de ondas similares por el espacio y, por tanto, los principios de la generación de la electricidad, y de la comunicación audiovisual universal e instantánea.

Y al comenzar el siglo xx, la electricidad también nos dio las claves del más decisivo de todos los descubrimientos científicos: la liberación del átomo. Los griegos habían especulado acerca de los componentes últimos de la materia. Pero los átomos en que pensaron resultaron entidades minúsculas, parecidas al sistema solar, con electrones negativos girando en órbitas bien definidas alrededor de un núcleo positivo central. A su vez, este núcleo —tan minúsculo que si se amplificara un átomo al tamaño de una casa el núcleo aún no sería mayor que una cabeza de alfiler— se descubrió que incluía otras partículas minúsculas —neutrones y protones— y que se mantenía unido por el más poderoso vínculo o concentración de energía que hay en la naturaleza. Y algunos de los átomos —sobre todo los átomos de uranio 235— resultaron "fisionables". Bombardeado por neutrones, su núcleo podía romperse. Rómase el núcleo o fusionense dos núcleos y se iniciará una reacción en cadena, liberando suficiente energía como para destruir ciudades enteras. Éste fue, en realidad, el primer "trabajo" para el cual el hombre se valió de la energía atómica, cuando en 1945 cayeron las bombas en Hiroshima y Nagasaki. Más aún, el núcleo roto no sólo podía liberar una energía devasta-

dora. Hay otros productos de la reacción en cadena, algunos de ellos letales y algunos tan duraderos como el plutonio 239 —productor del cáncer— cuya radiactividad no desaparece durante medio millón de años.

Mientras el hombre establecía su “dominio” del átomo, otros estudios científicos le mostraron que al hacerlo había descubierto la energía fundamental de todo el universo. Cada segundo, 657 millones de toneladas de núcleos de hidrógenos, en el centro del Sol, se funden para formar 653 millones de toneladas de helio, y los 4 millones de toneladas que se pierden son arrojados a través de nuestra galaxia. La Tierra recibe una dos mil millonésima parte y utiliza un uno por ciento de ella. Sin embargo, todo planeta madura, todo ser orgánico vive utilizando esta fantástica corriente.

Y el mismo progreso científico ha descubierto algo más. En 1974, un satélite remoto reveló la inicial explosión de hidrógeno de hace 10 000 millones de años, la cual puso en movimiento el universo que apenas estamos empezando a percibir. Entre miles de millones de galaxias y soles, el planeta Tierra, en el sistema de nuestro Sol, se enfrió hasta no ser más que un pedazo de materia, hace cerca de 5 000 millones de años. Después, el vapor al condensarse se volvió lluvia y cayó durante milenios, para formar los océanos. La Tierra, partiéndose hasta ser cada vez más pequeña, hundió sus rocas rotas en las aguas, y aunque la resultante “sopa química” incluía todos los compuestos de carbono, recibió continuamente terribles rayos solares, que produjeron toda clase de mutaciones; entonces, los océanos pudieron proteger el primer brote de vida orgánica hace unos 3 000 millones de años y cuando, milenios después,

unos seres vivos empezaron a “respirar” oxígeno sobre el planeta, este escudo atmosférico de oxígeno (con un porcentaje de ozono de 4%) se expandió para cubrir la Tierra. La vida siguió saliendo del océano hasta producir toda la asombrosa variedad de sistemas naturales del planeta y, finalmente, no hace más de dos millones de años, surgió algo lo bastante parecido al hombre para que éste pueda llamarlo su antepasado.

Y ahora, después de un periodo que no es más que un parpadeo en el tiempo universal, hemos traído el fuego solar, la energía nuclear que mantiene toda la naturaleza, aquí a la tierra para “alivio y beneficio” de la condición del hombre. La energía que requirió milenios de acción protectora, antes de que con ella pudiera coexistir alguna vida, está ahora con nosotros, almacenada en arsenales, en estaciones de energía, aguardando, concebiblemente, ser puesta al servicio de los asentamientos humanos. De todos los increíbles avances del orden tecnológico, éste es, sin la menor duda, el más grande. Y podemos recordar, con temor reverencial, que aquellos mismos griegos que barruntaron la unidad del cosmos e imaginaron por primera vez el átomo, también nos dieron el mito de Prometeo, que robó el fuego de los dioses y, por su sacrilegio, fue encadenado a una roca. Ninguna elucidación del futuro del hombre, ninguna consideración de su vida en asentamientos puede excluir la posibilidad de que la leyenda no fuese tanto un mito cuanto la advertencia de una realidad posible.

En su valor intelectual, la intensidad, el virtuosismo, los triunfos increíbles de la ciencia experimental en los últimos cuatro siglos no tienen paralelo en la historia humana. Tal como lo previó Leonardo

da Vinci, las matemáticas han resultado el secreto de la mecánica, y las máquinas del hombre pueden ser hoy movidas por energías comparables a las del mismo Sol. Nada empaña el esplendor intelectual del descubrimiento, ni la dedicación rigurosa e intransigente a la verdad que entraña el método científico. Pero a fin de cuentas, la comprensión y la energía están allí para cualquier uso, no necesariamente "beneficio" ni necesariamente "alivio". Y cuando contemplamos las energías humanas que, en realidad, han puesto en acción todo el proceso modernizador de la ciencia y la tecnología y que, ulteriormente, desencadenaron las tremendas energías del átomo, encontramos quizá más pertinente otra frase de Bacon. El resultado no sólo dependió de la apasionada búsqueda de la verdad por parte del científico. También fue impelido hacia adelante por "los ídolos del mercado y los ídolos de la tribu".

Durante el primer periodo crítico de desarrollo industrial, las "tribus" atlánticas, seguidas por recién llegados como Japón y Rusia, tuvieron en la base de su expansión un sistema mundial de mercados, por los que, por una parte, lucharon, pero que, por la otra, controlaron y compartieron. Una de sus primeras características consistió en establecer abastos de materias primas en el Nuevo Mundo con ayuda de mano de obra esclava. Para el siglo xix, los bienes, manufacturados con los propios recursos de Europa y de Norteamérica, especialmente carbón y hierro, habían acabado en gran parte con las antiguas exportaciones suntuarias procedentes de Asia. También la India y China se volvieron exportadoras de materias primas: té, yute, algodón, Malasia de caucho y estaño, la América Latina de cacao, café, estaño y cobre, a cambio de los textiles de Manchester

y los artículos de acero de Pittsburgh. África entró en el sistema sobre la misma base. Habiendo aportado durante largo tiempo esclavos y oro, en ella empezaron a buscarse nuevos materiales. El aceite de palma para jabones llegó a ser un artículo indispensable, por la suciedad indecible del nuevo orden industrial. Se añadieron el cacao y el café; los diamantes y el oro simplemente fueron apropiados. En el siglo xx entró en acción la más importante de las materias primas; el petróleo de Arabia, del Caribe y de las Indias Orientales. Esta pauta de comercio —materias primas del mundo entonces colonial y casi colonial, a cambio de productos manufacturados de Europa y Norteamérica— constituyó el gran marco en que se efectuó la industrialización occidental. Los primeros siglos de comercio aportaron una superior base de riqueza, para empezar. Desde entonces, como la mayor parte de las minas y plantaciones que producían los materiales se basaba en las inversiones y las administraciones occidentales, como todo el valor derivado del procesamiento de esos productos iba a parar a las fábricas occidentales, y como los bienes finales se vendían de vuelta, con una tasa de ganancia determinada por la administración imperial, el proceso hizo una contribución muy considerable a la "acumulación primitiva" en el Occidente. No puede dudarse de que este vasto marco fue un estímulo inicial para la industrialización occidental, así como el control de todas las reservas minerales de Siberia desempeñó un papel clave en el desarrollo soviético.

A fin de cuentas, la forma de desarrollo urbano e industrial del siglo xix fue de ciudades que brotaron por los crecientes requerimientos del crecimiento económico en continuo ascenso. Las cifras

muestran que, casi invariablemente, el porcentaje de la fuerza laboral en la industria fue superior a la proporción de las personas que vivían en poblados de más de 20 mil habitantes. En la Francia de 1856, un 29% de los trabajadores laboraba en la industria, pero sólo el 10.7% del pueblo francés vivía en zonas urbanas. En 1890, Suecia tenía un 10.8% de su pueblo urbanizado, en tanto que el 22% de la fuerza laboral se hallaba en la industria; para Austria los porcentajes eran el 12% y el 30%. En el mismo periodo, el ejemplo más notable es Suiza; con su descentralización cantonal y sus asentamientos dispersos, logró tener más del 45% de su fuerza laboral en la industria, y sólo 13% de su gente en las ciudades.

Esto no significa que los avatares del ciclo comercial no crearan épocas de miseria y desempleo. Pero los empleos y las oportunidades crecieron junto con la expansión de las ciudades. Para cuando la industria requirió habilidades más complejas, cambió el carácter de la clase obrera urbana. Educación, mayor experiencia de la vida urbana, organización sindical, reformas liberales, más oportunidades para las mujeres: todo ello fomentó las familias más pequeñas y una fuerza laboral más competente, más estable y confiada en sí misma. No era enteramente irracional considerar a las ciudades como la "rápida forja e invernadero" de la vida moderna, que preparaba a su pueblo a aprovechar todas las oportunidades —y riesgos— de la nueva sociedad tecnológica. Parte de la extraordinaria exuberancia de las actividades cívicas del siglo XIX —el aspecto tipo Neuschwanstein de la estación de San Pancracio en Londres, los ayuntamientos con torretas y aleros múltiples, y hasta esa camada de grandes y confiados

alcaldes de ciudades, de los cuales Richard Daley, de Chicago, acaso sea el último sobreviviente, todo ello rezumaba confianza y energía y la sensación de que "mañana será mejor que hoy".

No sería gran exageración decir que toda circunstancia histórica y local que haya intervenido para mejorar la condición de los asentamientos ya desarrollados ha tenido el efecto opuesto en el mundo en desarrollo. Veamos, ante todo, la pauta general del comercio internacional. En tiempos coloniales fue planeada para llevar los excedentes de vuelta a la potencia metropolitana. La inversión sólo se efectuaba en los servicios en que se fundamentaba el sector de las exportaciones: caminos de las minas y plantaciones del interior, puertos que crecían hasta convertirse en grandes ciudades costeras, por las cuales se despachaban los materiales y volvían las manufacturas. Estas ciudades virtualmente no daban gran estímulo a sus propios *hinterlands* y las líneas de comunicación, que corrían todas hacia la costa, con pocos o ningunos ramales laterales, daban una impresión casi visual de lo que el gran economista dominico padre Leuret llamó la "economía de la vaca lechera". En un sentido real, estos puertos —Buenos Aires, Lagos, Calcuta, Shanghai, con sus modernos edificios, instalaciones y servicios— eran parte de la economía mundial desarrollada, tanto como las *bidonvilles* europeas de hoy constituyen una proyección de los países más pobres.

No era parte de la política colonial el estimular la manufactura local. Al acabar el siglo XIX, los manufactureros textiles de la India aún no habían logrado ninguna protección contra la competencia de Lancashire, y cuando la familia Tata hizo su esfuerzo, determinado y unido, por edificar una in-

\*  
industria india del acero, ya se contaba con estimulantes tan vitales para el crecimiento industrial como la construcción de los ferrocarriles... obra de firmas de ingeniería y de acero británicas. Tampoco hubo gran actividad innovadora en la agricultura, fuera de la plantación y del sector de exportación. Habiendo introducido la tenencia feudal en la América Latina, los iberos la mantuvieron. Todavía en 1960, cerca de un 90% de las tierras agrícolas eran propiedad de un 10% de la gente. La producción alimenticia africana se sostuvo en estado de auto-suficiencia comunal. En la India, excepto en las grandes extensiones de riego, no había nada en la agricultura que pudiera compararse con la revolución técnica de Europa. La gran fuerza para el salto independiente del Japón a la modernización, a fines del siglo XIX, estuvo en que sus dirigentes no se vieron atados por una dependencia colonial a gobiernos, o modelos occidentales, ni al *laissez faire*. Los revolucionarios "Meiji" dieron la mayor prioridad a la reforma agrícola y edificaron un temprano industrialismo sobre la empresa en pequeña escala. Todavía en la década de 1930, la gran mayoría de las empresas japonesas tenía menos de 30 empleados.

Este es el fondo —de largo sometimiento a un sistema económico planeado en bien de los intereses de otras naciones, de una infraestructura aún dirigida por tales intereses, de una agricultura relativamente estancada, de poca o ninguna industria y de ciudades exportadoras que dominaban todo el escenario urbano— que debemos tener en mente al examinar los asentamientos del mundo en desarrollo.

Mientras tanto, en el corazón de los sistemas coloniales, las presiones del nuevo sistema se hicieron menos intolerables, se ensanchó la brecha entre las

que Benjamin Disraeli llamó "las dos naciones: la nación del rico y la nación del pobre". En 1848, las revoluciones se difundieron por toda Europa. En el mismo año se publicó el Manifiesto Comunista. Empezaron a coexistir dos versiones de un posible futuro industrial, en un conflicto de ideología y de interés que no se ha resuelto siglo y medio después. Pero antes de que examinemos este gran debate, acaso convenga mirar más de cerca la realidad física del orden urbano que empezaba a producir en industrialismo. El debate entre las versiones rivales de la sociedad industrial —o acerca de los elementos que faltaban en cada versión— no se centró en principios abstractos, sino en penosas realidades de la vida del hombre. Los conflictos y las convergencias podrán comprenderse mejor si primero se esboza el verdadero contexto físico y si se juzgan con mayor precisión las pretensiones del sistema de poder ofrecer un desarrollo ordenado, justicia y un medio aceptable.



### III. LA CIUDAD INVOLUNTARIA

SIN DUDA, lo que primero llama nuestra impresión es hasta qué grado la ciudad industrial parece no haber sido planeada con fines humanos, sino simplemente forjada hasta tener alguna forma por repetidos martillazos gigantescos, del martillo de la tecnología y la energía aplicada, de la incontenible corriente del interés nacional, de la búsqueda desenfrenada del lucro. Si tomamos unos cuantos de los primeros ejemplos de estos cambios violentos principalmente de Inglaterra, sencillamente es porque el sistema industrial comenzó allí y porque algunos de sus rasgos se han repetido demasiado para que simplemente se deban a las idiosincrasias de una sola nación (aunque reconozcamos que es excéntrica).

Al comenzar el siglo XIX, los martillazos del cambio cayeron violentamente sobre Londres, la capital y punto central del orgullo y de la voluntad nacionales. No sólo era la sede del gobierno de la Gran Bretaña, sino, asimismo, por las conquistas de la India, de un sistema imperial en pleno desarrollo. Era el centro bancario de un sistema cada vez más complicado y global de finanzas y comercio. También era el mayor puerto marítimo del mundo, y al pasar la ciudad del millón de habitantes en la época de 1820, la simple escala de su mercado de consumo, su diversidad de operaciones y técnicas, su red de proveedores crearon una "fuerza de absorción" que atraía más comercio, más técnica y más abastos. Aun cuando algunas industrias se mudaron —las nuevas fábricas textiles de Manchester acabaron con el trabajo de los artesanos de Spitalfields— su lugar

fue ocupado por otros centenares. La construcción de la vía férrea aumentó la presión, ya que Londres era el núcleo de todo el sistema. Tales procesos, que se reforzaban a sí mismos, siguieron adelante, hasta producir una metrópolis de cuatro y medio millones de habitantes al terminar el siglo. Y éste era sólo el "anillo interior" de la ciudad. Primero los carruajes y luego los trenes suburbanos llevaron más y más hacia afuera el crecimiento londinense. Para la década de 1860, había casi medio millón de habitantes en esta gran zona, fuera del centro de la ciudad. Para 1901, la cifra era de más de dos millones.

Henry James se estremeció ante la "horrible numerosidad" de Londres. Aun aquellos que sintieron más pasmo que horror ante todo el proceso tendieron a ver en él algo más que un fenómeno natural: algo así como una gran marejada oceánica, más que una ordinaria aglomeración de seres humanos atendiendo sus asuntos.

Cada vez que se introducían "mejoras", en gran parte por iniciativa privada, se arrasaban hogares, tiendas y pequeños negocios para dejar lugar a los nuevos kilómetros de muelles, vías del tren y sus depósitos y grandiosas estaciones del ferrocarril. Como por definición, éstos eran los lugares en que tendían a establecerse nuevas empresas, para aprovechar por completo el buen sistema de transporte, también eran éstos los centros de reunión de la fuerza laboral de la ciudad. La tierra ganada para fines industriales y comerciales redujo así la tierra disponible para los hogares de la clase obrera y duplicó la presión sobre un espacio ya insuficiente.

Reconocemos que Londres fue afortunado al heredar parques y palacios reales, iglesias y patios

abiertos, sobre todo en las grandiosas curvas de su célebre río. También algunos nuevos barrios de la ciudad fueron planeados con gran magnificencia, mediante la empresa ducal en Bloomsbury o mediante la iniciativa privada, en la Belgravia de Cubitt. Pero en general, Londres simplemente creció como mejor pudo, avanzando hacia afuera sin diseño ni lugares amenos, sin ningún plan aparente que no fuese más casas y una nueva fuente de ingresos. Como resultado de esa presión hacia afuera, el valor de tierras no urbanizadas, en los siempre crecientes suburbios, aumentó entre 10 y 20 veces entre 1840 y 1870.

No disponemos de registros completos sobre cómo se hicieron todas las construcciones; gran parte del trabajo parece haber sido obra de constructores en pequeño, dedicados a la especulación, que atiborran los lugares con casas, en forma de terrazas para obtener la mayor ganancia posible. Y estas terrazas de ladrillo avanzaban continuamente hacia afuera. Cuando encontraban y rodeaban una aldea ya existente, podía quedar algún sentido de comunidad: a lo largo del Common de Clapham o de la parroquia de Streatham. Pero no se planearon comunidades, como tales. Las únicas guías eran el dinero que podía obtenerse mediante la venta de la tierra y la construcción en aquellos lugares, fuese de fábricas, de almacenes de depósito, de tiendas o de casas: de lo que dejara mayor ganancia. Charles Dickens nos ha dado una vívida descripción del aspecto de este avance no planeado, siempre en expansión, siempre en urbanización, del norte de Londres en la década de 1840. La ciudad, escribió Dickens, "como el gigante con las botas de siete leguas ha dado un paso... y ha puesto su tacón de ladrillo y argamasa muy adelante; pero el espacio intermedio entre los

pies del gigante hasta ahora es sólo una tierra yerma, no una ciudad".

En adelante, en el "yermo" intermedio pronto brotaría una "desordenada cosecha de principios de casas de baja estofa, que brotaron de la basura, como si se las hubiese cortado mal".

En adelante, en el "yermo" intermedio pronto en otras palabras la falta de alguna idea o intención guía tras toda la empresa urbana no se limita a Charles Dickens. Unos cuantos años antes, Alexis de Tocqueville había notado exactamente la misma mezcla de fines privados y torpeza pública en la expansión igualmente rápida de Manchester:

"Todo en la apariencia exterior de la ciudad, atestigua los poderes individuales del hombre, nada el poder director de la sociedad. En cada rincón, la libertad humana muestra su fuerza caprichosa y creadora. No hay ninguna huella de la lenta y continua acción del gobierno."

En realidad, esto no tiene por qué sorprendernos; aun de haber habido en el aire alguna idea para dar forma a la ciudad, ¿quién la habría puesto en efecto? Entre la década de 1780 y la de 1830, Manchester creció de 40 mil a 142 mil habitantes. Durante tal periodo no tuvo otros instrumentos de gobierno local que sus parroquias, y no recibió la categoría de burgo incorporado hasta 1838. Allí, como en otras ciudades, los males realmente inevitables causados por esta falta de capacidad administrativa a menudo quedaron a cargo, por leyes del parlamento, de comisiones especiales elegidas por los propietarios de tierras, y autorizadas a cambiar las tasas de los servicios particulares: empedrado de calles, alumbrado, hasta policía. No hay que subestimar la labor de las comisiones. Puso a la naciente clase de

LEER  
8

\*  
FACILIDAD  
ECONOMICA

LEER  
6

\*

\* los hombres de negocios en cierto contacto con los resultados de sus actividades industriales, y aumentó el número de ciudadanos pobres que pudieron sentir que influían sobre sus propios destinos y, por tanto, se interesaron en las posibilidades de una sociedad democrática.

Las comisiones también mostraron resultados prácticos. Comparadas con muchas de las nuevas ciudades industriales de Europa, los poblados británicos adquirieron una buena reputación de limpieza y seguridad. Pero era difícil esperar un "poder director" de tantos cuerpos separados, algunos de los cuales tenían que mostrar un gran ingenio para dar aun los servicios más esenciales a través de la maraña administrativa. Por ejemplo, en un momento, la comisión de policía de Manchester se encontró administrando las obras del gas.

LEER \* Pero aun cuando se hubo logrado un gobierno municipal ordenado y efectivo, el espíritu de la época no se mostró favorable a un crecimiento dirigido de una manera más social. La expansión correcta era la que se pagaba por sí misma. Toda súplica de "mejoras" había de luchar contra muy serios consejeros, convencidos de que no había que apartar un solo penique de las actividades constructivas de los empresarios. Quizá nadie haya expresado esta fe del siglo XIX más elocuentemente que el historiador británico Thomas Macaulay:

"En cada ser humano hay un deseo de mejorar su propia condición... a menudo se ha descubierto que los grandes gastos, los impuestos gravosos, las absurdas limitaciones comerciales, los tribunales corrompidos... no han logrado destruir el capital tan rápidamente como han logrado crearlo los esfuerzos de los ciudadanos privados."

Así, con los "esfuerzos privados" entronizados, sin instituciones públicas que les sirvieron de balance, ni ninguna otra visión plenamente formulada, la industrialización siguió llevando las ciudades hacia adelante y hacia afuera, como una indómita fuerza de la naturaleza.

Los ejemplos de esta urbanización auto-dirigida no se limitan a Inglaterra. En la Europa Occidental, en los Estados Unidos, y después en Rusia y el Japón, la especie humana simplemente se metió como pudo en las ciudades de la época industrial. Donde, como en Francia, un gobierno despótico, primero del periodo barroco y luego de la revolución y de su heredero, Napoleón, había concentrado la mayor parte de las energías de la nación en la capital, el contraste entre París y cualquier otro poblado francés era tan asombroso que el poeta alemán Goethe exclamó: "¡Cuánto más feliz sería esta bella Francia si tuviera diez centros en lugar de uno, y todos difundieran su luz y sus riquezas!" Pero en el siglo XIX, avances de la época industrial tan críticos como la construcción de la red ferroviaria sólo subrayaron la supremacía de París, centro al cual corrían todas las rutas del tráfico.

Siguieron en exuberancia a las capitales los nuevos centros manufactureros, que crecieron en menos de 50 años, y cuyo lugar estuvo determinado en gran parte por su acceso a los materiales y a la energía. Este requisito dio a los puertos una ventaja inicial en muchos terrenos. La proximidad de Manchester a Liverpool y la apertura del Canal de Manchester fueron las que permitieron el primer gran aumento de la producción fabril de la Gran Bretaña: los textiles tejidos por máquinas de vapor, hechos a base de algodón importado de los Estados Unidos. Pero

en materia de estímulo general —al transporte, al fácil intercambio, a la administración del trabajo, a todas las máquinas necesarias para hacer más máquinas aún—, los ferrocarriles fueron, literalmente, los primeros motores de la nueva economía en ambos lados del Atlántico. Convirtieron a Chicago, de puerto intermedio en el tráfico de pieles, en una metrópoli industrial en poco más de un siglo. Sacaron a Winnipeg de los prados desiertos y a Vancouver de la costa virgen. Transformaron los establecimientos de pequeños herreros de un Sheffield o un Solingen en partes constitutivas de toda una región urbana dedicada a los productos de hierro y acero. Y tras este estímulo, particularmente para quienes como Alemania o Rusia habían llegado tarde a la escena, se encontraron el bolsillo abierto y las órdenes directas de un gobierno determinado a completar una nueva red ferroviaria estratégica: “Ahora, que prosperen los armadores” pudo ser el lema de la mayoría de los poblados acereros de Europa al iniciarse el siglo xx, ante una nueva ronda de auto-afirmación nacional, agresiva y competitiva, y ya con preparativos para la guerra.

No hubo mucha uniformidad en el lugar o la ocasión en que brotaron los centros manufactureros. Una nueva materia prima, un nuevo proceso, hasta un nuevo grupo de concejales podía ser suficiente para prender la chispa. Por ejemplo, Bristol observó la rápida expansión de Liverpool, como puerto, durante medio siglo, antes de lograr reconstruir y reanimar sus muelles, en otro tiempo tan activos. Un puerto similar de Francia, Burdeos, casi literalmente se negó a añadir la industria a sus actividades comerciales hasta fines del siglo xix; para entonces tenía dos mil años ininterrumpidos de vida urbana

y portuaria detrás de él. Y algunas ciudades perdieron sus oportunidades y fueron dejadas de lado por los ferrocarriles y después por las carreteras.

Sin embargo, al avanzar el siglo xix pudo observarse un cambio de ambiente en estos lugares que no se modernizaban. Se consideró que padecía de estancamiento económico y de un éxodo de su juventud. Pero empezaron a ofrecer una impresión de belleza y una escala social que podían compararse favorablemente con las confusiones del urbanismo industrial. Bellas catedrales y tranquilos conventos, calles medievales y georgianas y plazas en armoniosa proximidad, una escala más pequeña y más íntima de la vida comunitaria ayudaron a plantear, en forma de los inevitables ladrillos y mortero, la cuestión del grado en que la urbanización a una velocidad vertiginosa, sin ningún “poder director de la sociedad” podía reconciliarse genuinamente con la satisfacción de las necesidades humanas. Al avanzar el siglo, algunas de las utopías urbanas —las contra-visiones de la sociedad más humana— empezaron, de modo sorprendente, a recomendar la arquitectura gótica a los gremios sociales y los vecindarios parroquiales de los poblados medievales, que apenas un siglo antes habían sido atacados por su “estúpida superstición” y miseria material.

Las contra-visiones ya empezaban a aparecer. En medio de las aclamaciones generales al nuevo orden urbano, como última y más jubilosa etapa del inevitable progreso de la humanidad, la verdadera experiencia de las primeras cuatro décadas de vertiginoso desarrollo empezó a hacer surgir otras opiniones y otras voces. Iban desde la denuncia hecha en *Tiempos difíciles*, de Charles Dickens, de los cálculos de los especuladores, hasta la cuidadosa re-

compilación de todas las realidades sociales de la pobreza de Manchester, obra de Friedrich Engels para su amigo Karl Marx. Incluía a pares devotos como lord Shaftesbury y a reformadores radicales como Cobden y Bright, pero había una unidad subyacente: indignación y horror ante lo que el Libro Azul del Gobierno llamó en 1842, la *Condición Sanitaria de la Población Laboriosa de la Gran Bretaña*.

El punto de partida obvio debió de ser la mera brutal incidencia de enfermedad y muerte. Y hasta que el siglo XIX estuvo bien avanzado, la tasa de mortalidad, particularmente entre los niños, fue mayor en las ciudades que en el campo. El Informe incluye el siguiente y revelador cuadro de los efectos de la mortalidad, por clase y localización:

| Tipo de persona                       | Tasa de mortalidad media<br>(en años) |              |
|---------------------------------------|---------------------------------------|--------------|
|                                       | Manchester                            | Rutlandshire |
| Profesionales y nobles                | 38                                    | 52           |
| Comerciantes, granjeros,<br>ganaderos | 20                                    | 41           |
| Mecánicos y labradores                | 17                                    | 38           |

La tasa de esperanza de vida, enormemente baja entre las clases laboriosas, reflejaba en parte la espantosa mortalidad de los niños. Primero tenían que sobrevivir a una infancia en que todas las circunstancias de miseria, apiñamiento y aguas fétidas hacían de la diarrea infantil una epidemia de muerte. Pero a los cinco o a los seis años eran enviados a las fábricas. La situación de los niños pobres en los primeros molinos de algodón de Manchester —donde a menudo se les mandaba maniatados desde los

hogares pobres — ya había producido, en realidad, una legislación correctiva. En 1802, el trabajo de los niños pobres fue limitado a las horas del día... y aunque la cifra sea difícil de creer, a 12 horas del día. No había muchos niños lo bastante fuertes para sobrevivir a una semana de 84 horas de trabajo. Y para el trabajo de los adolescentes no se fijó límite alguno hasta la década de 1830, cuando la legislación redujo un poco las horas de los jóvenes, introdujo descansos obligatorios para tomar alimentos y exigió un par de horas para la escuela. También estableció un precedente vital: el nombramiento de inspectores para ver que se respetaran tales estipulaciones. Sin embargo, no fue hasta 1847 cuando se aprobó una Ley de Diez Horas Diarias, que en general limitaba las horas laborales de las mujeres y los jóvenes.

Mientras tanto, los salarios ganados por una semana de 84 horas apenas eran suficientes para mantener a una familia alimentada con agua y harina de avena. William Cobbett declaró categóricamente que ningún siervo medieval había soportado las condiciones que prevalecían en el "norte ilustrado" donde "las pobres criaturas... son obligadas a trabajar 14 horas diarias, con un calor de 84° y están expuestas a severos castigos por mirar por la ventana de la fábrica".

Habría podido añadir la mugre, el humo, la peste del carbón de los hornos, el perpetuo ruido ensordecedor, los retretes nauseabundos —tres para 700 personas en una parte de Manchester—, la basura que quedaba en las calles, los pozos inadecuados, la frecuencia de los días sin agua. En cuanto a las instalaciones recreativas, los comisionados que buscaron pruebas para el informe de 1842 fueron in-

formados que "en todo Lancashire sólo hay un pueblo, Preston, con un parque público, y sólo uno, Liverpool, con baños públicos".

Estas eran las condiciones "normales" cuando el comercio era bueno y el empleo era fijo, pero para la década de 1830 un nuevo terror se apoderó de los pobres de las ciudades. Sobre la cabeza de toda familia de la clase obrera pendía la espada de Damocles de que la fábrica se cerrara y tener que enfrentarse a una terrible alternativa: la muerte por hambre o el asilo para pobres. La caridad privada, la auto-ayuda, los míseros ahorros, el principio de las sociedades mutualistas, el apoyo de los vecinos, la mendicidad, todo había llegado hasta donde era posible. Pero siempre había el riesgo de algo muy cercano a la muerte por hambre al final del camino. Fueron los hijos y los nietos de estas miserables familias los que al fin del siglo produjeron para la Guerra de los Boers aquellos reclutas tan miserablemente desarrollados, de estatura tan anormalmente pequeña, tan subalimentados, que aun la opinión más rígidamente conservadora comprendió la necesidad de cierto alivio y reformas.

Los nuevos barrios industriales, de bulliciosas y sucias fábricas, trenes de vapor, altas chimeneas, siempre vomitando humo, calles sucias y hogares atestados, afectaron inevitablemente el núcleo total de la ciudad. Ya hemos descrito las condiciones sanitarias. Sin embargo, en la mayoría de los países entonces en proceso de industrialización, la fuerza activa que finalmente dio a las grandes ciudades los heroicos sistemas de alcantarillado y aguas de fines del siglo XIX, no fue la sabiduría humana, sino repetidas epidemias de tifoidea y cólera. Se necesitó bastante tiempo para convencer a los gobiernos del esencial

nexo biológico entre la diarrea, la tifoidea, la disentería, el cólera y el agua contaminada. El gran pionero de la salud pública en la Gran Bretaña, Edwin Chadwick, realizó sus primeros esfuerzos por crear unas efectivas comisiones sanitarias en la década de 1840. Pero fue la renovada epidemia de cólera de Londres en la década de 1850 la que, finalmente, produjo una acción decisiva.

Otras contaminaciones habían impresionado menos a la opinión popular. Una vez que el agua potable no llegó directamente de los ríos en que desagüaban los caños, los ríos fueron abandonados a su suerte. Y como en una ciudad tras otra, por razones de acceso y de fácil transporte, las riberas de los ríos fueron los lugares escogidos por la industria, el peso de los contaminantes que tenían que arrastrar creció con el desarrollo industrial y todo se hizo cada vez más complejo con la diversificación industrial. Friedrich Engels tuvo esto que decir acerca del principal río de Manchester en la década de 1840: "Una corriente estrecha, negra como el carbón, pestilente, llena de basura y desperdicios que deposita en la margen derecha. En la época de sequías, una larga fila de los más repugnantes charcos negruzcos, con un fango verdoso, ocupan la margen, de cuyas profundidades suben constantemente burbujas con miasmas y gases que producen una pestilencia insoportable aun desde el puente, que se halla a 15 o 18 metros sobre la superficie de la corriente".

Para principios del siglo XX, los ríos de la zona industrial del Ruhr se habían vuelto tan nocivos que las autoridades municipales introdujeron el primer esquema anti-contaminación de la cuenca en que uno de los principios básicos, que mucho sonaría medio siglo después, fue "que el contaminador paga".

Pero tal acción fue excepcional. En un grado notable, ríos y mares son limpiadores naturales, pese a notables abusos al medio, y pueden seguir adelante con sus tareas sacerdotales de ablución durante largos periodos antes de llegar al límite de su poder de absorción, cuando se agota su oxígeno disuelto y se convierten en perezosas charcas. De manera similar, con la contaminación del aire, los vientos, de la tierra suelen ser excelentes limpiadores. Sea como fuere, "el pensamiento progresista" del siglo XIX no estaba muy seguro de desear aquellos cielos purísimos y aquellos mañanas sin *smog*. En la década de 1880, el alcalde de la laboriosa nueva ciudad británica de Middlesborough inauguró su grandioso ayuntamiento con lo que sólo puede considerarse como un panegírico del humo: "El humo es una indicación de trabajo abundante (aplausos), una indicación de tiempos prósperos (gritos de entusiasmo), de que todas las clases de trabajadores tienen empleo (más gritos de júbilo). Por tanto, estamos orgullosos de nuestro humo" (prolongados gritos de aprobación).

Sin embargo, pese al alcalde de Middlesborough la época industrial aportó unas condiciones totalmente nuevas de ruido, suciedad y presión a la ciudad y expulsó de ella la visión refrescante de los prados verdes y la vida natural. No hay duda de que las filas de herrerías o de curtidurías nunca habían sido rumbos muy saludables. Pero los pequeños talleres, panaderías, calles llenas de tiendas, barberos y comerciantes en vinos podían coexistir, todos, con los jardines de la ciudad y con bellos edificios de los aristócratas, los magnates locales, el capítulo de la catedral o el hospicio. Toda la gente de la vecindad tendría nexos parroquiales y compartiría el cemen-

terio. Esta mezcla y diversidad de la vida aún puede encontrarse en las ciudades más pobres. Ricos y pobres viven literalmente en calles contiguas en Chelsea o en Montparnasse o Brooklyn Heights. Ésta es la esencia de lo que el doctor Johnson y James Boswell consideraron como el mayor don de la ciudad: la plenitud de la vida humana en toda su exuberancia, la posibilidad de mezclar culturas y experiencia y aun de percibir vagamente, bajo todas las rarezas y extravagancias del comportamiento humano, una subyacente humanidad compartida que se enriquece y no se pone en peligro si se comparte la misma comunidad.

No debemos idealizar. Había divisiones y hostilidad de clases en las ciudades mucho antes de que Stephenson patentara la máquina de vapor. Pero desde el principio, las ciudades puramente industriales, sin barrios históricos, sin viejas aldeas incrustadas en ellas, tendieron a exacerbar las diferencias basadas en ingresos y oportunidades. Casi todos los comentaristas victorianos vuelven una y otra vez a la extraordinaria falta de contacto entre los propietarios de los molinos de Manchester y los trabajadores de los molinos, y sobre lo enconado de la división de clases en las metrópolis del algodón. Birmingham, que partió de una mucho mayor diversidad de oficios y comercio, parece haber experimentado tensiones sociales mucho menos explosivas. Algunas partes de Londres —como algunas partes de París o de Nueva York— siguieron llevando una especie de vida de aldea dentro del gran continuo. Una de tales zonas, Greenwich Village, se aferró hasta a su nombre.

Un síntoma vital del desmembramiento fue el suburbio. El mero ruido y la pestilencia de las ciu-

dades movieron a la gente a mudarse, y hay que recordar que sean cuales fueren los costos de los suburbios —en integración social, en transporte, en tiempo para trasladarse al trabajo—, representan un deseo profundo y difundido de limpieza, de espacios verdes, de aire fresco y de un jardín detrás de la casa. Las primeras deserciones de Manchester, hacia un Wilmslow o un Alderley Edge, parecen haber empezado desde la década de 1790. Para mediados del siglo xix, cada ciudad estaba rodeada de anillos de suburbios, en que la recién enriquecida clase media se había comprado versiones en miniatura de las quintas de los nobles. El crecimiento del área metropolitana de Londres, de un millón a cerca de 5 millones de habitantes en el siglo xix, se realizó sin que intervinieran el auto ni el autobús. Pero ya anunciaba la perturbación social que el automóvil vendría a aumentar.

Con pocas excepciones, las clases sociales empezaron a llevar vida más segregada. Los pobres permanecieron cerca de la miseria y las fricciones de los sectores industriales o se trasladaron al ruinoso anillo interno de los suburbios de la primera generación, que habían abandonado los ricos. Éstos se hallaban o bien en sus distritos particulares del centro de la ciudad, como el West End de Londres, la Upper Fifth y Park Avenue de Nueva York, Passy/Auteuil en París, Westmount en Montreal, o se habían dispersado más aún por quintas y jardines. Sin embargo, como la capital seguía siendo el centro en que la mayoría de la gente se ganaba el pan de cada día, la pauta de las horas de afluencia, con sus avalanchas por la mañana y al atardecer, empezó a abrumar a las nuevas regiones urbanas. Al aumentar la movilidad, los ciudadanos trataron de com-

pensar la pérdida de otra de las cosas que el doctor Johnson definió como amenidades urbanas: la conveniencia lograda mediante la concentración. Sin embargo, la movilidad reforzó las divisiones sociales y redujo la posibilidad de tener estímulos culturales y variedad.

Acaso sea posible resumir los tres marcos de la vida urbana, cuando la nueva época industrial entró en el siglo xx, diciendo que los asentamientos eran más amorfos que nunca, muchos de ellos divididos social y culturalmente y que la mayoría mostraba una dudosa hoja de equilibrio ambiental. La sanidad había empezado a mejorar. La contaminación del aire y del agua era casi la misma. Pero las amenidades de un medio aceptable en el sentido más general de la palabra —belleza, espacio, variedad, paisajes y sonidos naturales por encima del rugido del tráfico y del confinamiento de los edificios—, estas amenidades se redujeron para millones, simplemente por la escala del nuevo avance de la ciudad. No pareció aquél un principio muy propicio para un nuevo orden de vida, y un buen número de cambios del siglo xx han tendido a continuar con muchos de los primeros males; y, para una minoría de los países desarrollados, a empeorarlo.