

LA CIUDAD MODERNA: ALGUNOS PROBLEMAS HISTORIOGRÁFICOS

riel Rodríguez Kuri

ni er idad utón ma Metropolitana- z apotzal ·
Departamento de E aluación del Di ñ ñ n el Ti mp

I. A propósito

Afirma el historiador norteamericano Oscar Handlin que la ciudad moderna es “esencialmente” distinta a sus predecesoras. En lenguaje metafórico, la diferencia radicaría en que la ciudad moderna dejó de ser un ‘organismo’, para convertirse en un órgano, es decir, en una parte complejamente integrada a una estructura más amplia. En sentido estricto, la aparición de la ciudad moderna tuvo lugar — sigue Handlin— en la media centuria que siguió a la década de 1870 (Handlin, 1966, 2-4).

Gunther Barth, por su parte, al estudiar el origen y desarrollo de la cultura urbana en los Estados Unidos, apunta que fue entre 1830 y 1910 cuando se delinearon y consolidaron los rasgos fundamentales de la ciudad norteamericana moderna. Esta no fue un producto directo ni de las modalidades de la política urbana norteamericana (*the political machine*), ni de la industrialización propiamente tal, sino de la aparición de una serie de espacios socioculturales netamente urbanos, que iban de los edificios de departamento y la prensa metropolitana al parque de beisbol y al teatro de vodevil (Barth, 1980).

Las diferencias de enfoque de Handlin y Barth son evidentes. Para Handlin, las determinantes históricas que permitieron la formación y el crecimiento de las ciudades modernas (y se refiere sobre todo a Europa occidental), tienden a vincularse con realidades sociales, económicas y políticas de características muy amplias. Destacan entre dichas determinantes el desarrollo del estado nacional centralizado, y las mutaciones en la economía tradicional, de tendencias —diseño— auto suficiente, y su converción en una

economía racional de bases capitalistas (Handlin, 1966, 3). La perspectiva de Barth, como es notable, está focalizada en la vida 'interior' de la ciudad; y en realidad, la única ciudad que Barth tiene en mente es la norteamericana.

Las argumentaciones reñadas insinúan de por sí una evidente dificultad en la definición conceptual y temporal de la llamada ciudad moderna. Es sintomático en este sentido que historiadores como O. Handlin o E. Hobsbawm, por ejemplo, insistan en ubicar los parámetros cronológicos de este fenómeno a partir de 1870 (Handlin, 1966, 2 ss; Hobsbawm, 1978, i: 59 y ii: 299); Barth, en cambio, se mueve en rangos más amplios cuando ubica el inicio del proceso hacia 1830.

Pero el problema tiende a hacerse más complejo desde el momento en que se revisa la literatura que trabaja sobre procesos pluriseculares. Cuando Jan de Vries, en su estudio sobre la urbanización europea entre el siglo XVI y XVIII, habla de una ciudad "postmedieval" y de una ciudad "preindustrial" como nociones diferenciadas, e incluso duda más allá de una mera propuesta de vocabulario (De Vries, 1987, 15-24), no se trata de un ejercicio de taxonomía, sino de la construcción de categorías analíticas cuyas consecuencias pueden ser fértiles en el estudio del fenómeno urbano moderno.

En este artículo procuro discutir algunos problemas historiográficos adscritos al fenómeno denominado genéricamente ciudad moderna. Debo advertir que no intento una definición positiva del fenómeno, ni pretendo en absoluto un veredicto conclusivo sobre el tema. En cambio, busco identificar y discutir tres niveles de análisis, que a mi juicio configuran un campo problemático en la historiografía urbana reciente. En general, he privilegiado la literatura que se refiere al caso europeo y norteamericano, con el objetivo explícito de mostrar las características del trabajo académico reciente sobre la historia urbana.

II. Población y economía: las tendencias de la vida material

A. Ferrin Weber, en su clásico estudio sobre la urbanización europea y norteamericana del siglo XIX (publicado originalmente en 1899), argumentó que el crecimiento poblacional de las ciudades no podía ser explicado úni-

mente a partir de un cierto equilibrio de las variables demográficas endógenas (natalidad y mortalidad, por ejemplo). La explicación del crecimiento poblacional de las ciudades —dice Ferrin Weber— radica en las determinadas "condiciones económicas", que influyen sobre la distribución global de la población en un espacio dado. Y estas "condiciones económicas" no tuvieron, en esencia, un carácter urbano (Weber, 1965, 155 ss).

Para Ferrin Weber, el crecimiento urbano del siglo XIX está determinado no tanto por las secuelas de la revolución industrial, como por las transformaciones operadas al nivel de la economía agrícola, y que preceden o corren paralelamente a la revolución industrial. Ferrin Weber no duda en calificar el uso de fertilizantes, de métodos científicos de cultivo, de maquinaria y de nuevos métodos de transporte como ingrediente de una verdadera revolución agrícola. Para el autor, el proceso general de urbanización del siglo XIX, tanto en Europa como en América, se vio potenciado por un aumento de la productividad en la agricultura (Weber, 1965, 164). Estos postulados siguen vigentes en la historiografía. Un trabajo reciente sobre la historia urbana de Francia argumenta a partir de una hipótesis similar (Lepetit, 1992, 20-22).

El punto de vista de Ferrin Weber adquiere sus verdaderas dimensiones si consideramos que, en su análisis, la relación entre la muerte y los nacimientos en las ciudades del siglo XIX, muestra casi siempre una preponderancia de las primeras sobre los segundos; esta realidad no permitiría un crecimiento neto de la población, a no ser que una tercera variable interviniera a romper el estancamiento demográfico: las migraciones campo-ciudad o pueblo-ciudad (Weber, 1965, 160 ss). Las apreciaciones de Ferrin Weber probablemente estén muy influidas por la experiencia estadounidense, aunque su estudio no se refiere solamente a los Estados Unidos. De los casi 12 millones de residentes nuevos en las ciudades norteamericanas en 1910 (respecto al censo anterior, el 71% provenía del extranjero (casi todo de Europa) de pueblo y granja, locales sólo poco más del 21% de los residentes nuevos (respecto al censo anterior) eran producto de un incremento "natural" de la población urbana (Glabb y Brown, 1973, 135-136).

E. A. Wrigley comparte con Ferrin Weber la certeza de que las migraciones son un elemento fundamental del crecimiento poblacional urbano. Pero Wrigley invierte el razonamiento de Ferrin Weber, y por lo tanto modifica la periodización de algunos fenómenos relacionados con el crecimiento urbano, al menos para el caso de Londres e Inglaterra. Efectivamente, para Wrigley fue el crecimiento demográfico de Londres (que pasó de 400 mil habitantes en 1650 a 675 mil en 1750 y a 800 mil en 1800) el hecho definitivo en la transformación de las estructuras agrarias y de los circuitos comerciales ingleses, sucesos que a su vez posibilitaron el mejor desarrollo de la industrialización. Para el autor, pues, no fue la revolución productiva en la agricultura la que posibilitó el crecimiento de Londres, sino que fue el crecimiento de Londres el que impulsó un aumento de productividad en el campo. Si bien el autor advierte sobre el exceso de considerar la importancia del mercado londinense como la explicación única y directa del despegue económico inglés, sí sostiene enfáticamente que, por ejemplo, la demanda generada en Londres fue un elemento determinante en el aumento de la productividad agraria en Inglaterra, que entre 1650 y 1750 habría aumentado en un 10% *per capita* (Wrigley, 1967, 44-70).

Pero Londres tuvo que ver no sólo con el aumento de productividad en la agricultura, sino también con un efecto multiplicador y reordenador de otras actividades económicas y, de hecho, con la formación de un mercado. En lo que se refiere al carbón, por ejemplo, la gran demanda londinense impulsó cambios tecnológicos en la producción del mismo, así como en los métodos de transportación. La zona carbonífera de Newcastle, que proveía a Londres, experimentó un gran desarrollo de su flota comercial —elemento clave, por su efecto multiplicador, en el ensanchamiento del mercado interno—, y a la larga fue uno de los focos de desarrollo del ferrocarril para usos industriales y de transportación (Wrigley, 1967, 58-59).¹

¹ El autor asegura que la mitad del tonelaje de la marina mercante inglesa, hacia 1750, estaba relacionada con el transporte de carbón.

No obstante, algunos aspectos de la visión demográfica sobre la ciudad preindustrial de Ferrin Weber y Wrigley han sido recientemente cuestionados, en uno de los trabajos más relevantes sobre el fenómeno urbano europeo. Efectivamente, Jan de Vries ha puesto en duda que las ciudades preindustriales o de la temprana industrialización no puedan experimentar un crecimiento neto debido a variables endógenas. Más aún, De Vries argumenta que los postulados del “decrecimiento” endógeno no se sustentan en un trabajo empírico de la profundidad necesaria. En todo caso, la problemática sobre la evolución demográfica de las ciudades debería tomar en cuenta las diferencias de natalidad, mortalidad y nupcialidad entre los grupos radicados tiempo ha en las ciudades, y los migrantes de cuño reciente. Si bien el autor reconoce que no se ha dicho la última palabra al respecto, su argumentación y la evidencia empírica presentada de Jan claramente abren la cuestión (De Vries, 1987, 232 ss).

Un problema que hay que ponderar es el papel desempeñado por un fenómeno erróneamente atribuido a etapas muy tempranas de la revolución industrial: el desarrollo de una economía de base fabril en las ciudades de vieja tradición preindustrial. Esta puede ser una condición concurrente, pero no esencial, en la conformación de la ciudad moderna. Ya O. Handlin había señalado, a mediados de la década de 1960, que no era permisible establecer una relación directa y unívoca entre el desarrollo de una base productiva fabril en las ciudades, y el proceso general de urbanización del siglo XIX (Handlin, 1966, 4).

Jan de Vries ha reelaborado esta problemática. Su propuesta de distinguir, en un análisis de largo aliento que arranca en el siglo XVI, entre urbanización demográfica, urbanización estructural y urbanización cultural, de hecho presupone que el fenómeno de la urbanización no puede explicarse como asociado simple y llanamente a la economía de la industrialización. De Vries, más aún, está definiendo un modelo multicausal de la urbanización europea, a partir del siglo XVI. Si la urbanización, en último caso, no puede ser reducida al fenómeno de la industrialización, entonces urbanización e industrialización no son sinónimos ni debe buscarse una coincidencia temporal entre ambas categorías (De Vries, 1987, 25-28).

Otros estudios han mostrado que la industrialización debe ser concebida como un proceso complejo, dilatado en el tiempo, y que probablemente inició (o coincidió) con la articulación de formas productivas manufactureras localizadas en el campo, los pueblos y las ciudades. Estas formas (típicamente, la industria doméstica), que podían ser complementarias o no a las actividades agrícolas, definieron regiones de integración productiva y comercial, donde, no obstante, subsistía la dispersión de las unidades de producción (Kriedte, 1986, 11-26; Hohenberg y Lees, 1985, 179-199).

La aparición de fábricas en el seno de ciudades de viejo cuño, fue, en general, un momento tardío del fenómeno industrializador. Es probable que todavía el primer tercio del siglo XIX estuviera dominado en Europa —aunque con excepciones— por un modelo que tendía a la articulación de unidades productivas no necesariamente asentadas en la ciudad. Sería la segunda mitad del siglo XIX la que testificaría el papel relevante de las “economías de aglomeración” en las cuales la densidad demográfica y económica (entendida esta última en sentido amplio) de las ciudades ya establecidas y consolidadas, es decir de las ciudades de tradición preindustrial, permite un desarrollo a otra escala de la economía de base fabril. A partir de 1850 (y la fecha es altamente arbitraria) la “economías de aglomeración” representan ventajas operativas para las fábricas, en términos de mercados, mano de obra, financiamiento, transporte, tecnologías e información. En otras palabras, algunas ciudades de un significativo peso demográfico o económico (financiero, artesanal, comercial) fueron “descubiertas” por la fábrica quizá a partir de 1850-1880 (Londres sería, como veremos, una notable excepción); este “descubrimiento” coincidió con la denominada segunda revolución industrial, esto es, la de la industria química y la del acero (Hohenberg y Lees, 1985, 179-214).

Una cierta lectura de E. Hobsbawm permite documentar la hipótesis de que la aportación de la ciudad de tradición preindustrial a la economía moderna fue, sobre todo, un modelo diversificado de actividades económicas. Hobsbawm ha aventurado un perfil de lo que él mismo denomina “la gran ciudad europea de mediados del siglo XIX. Esta no era tanto un centro industrial (aunque podía contar con un buen número de fábricas), como un centro de

comercio, de transporte, de administración y de la multiplicidad de servicio que trae consigo una gran concentración de habitantes’. En cambio, Hobsbawm ubica el *topos* de la industrialización en espacios menos densos (demográfica, social y económicamente hablando) que el de la gran ciudad de tradición preindustrial. De ahí que el perfil de las ciudades surgidas directamente de una economía de base fabril tenga un carácter distintivo. Como apunta el propio Hobsbawm “la típica ciudad industrial [a mediados del siglo XIX] era una ciudad de tamaño mediano, que había surgido de un crecimiento de pueblos aislados que se convertían en ciudades pequeñas, y luego [...] en otras mayores’ (Hobsbawm, 1977, I: 61-62).

Cierta evidencia empírica manejada por Ferrin Weber apunta en el mismo sentido. El censo alemán de ocupaciones de 1882 muestra que la población ocupada en la industria tiene una incidencia porcentual mayor en los poblados y ciudades de entre 5 y 100 mil habitantes, que en las ciudades mayores de 100 mil (Weber 1965: 315). Más ampliamente el autor sostiene que las actividades comerciales y de servicios fueron en realidad las que determinaban la estructura ocupacional de las ciudades del siglo XIX. Y Wrigley, a su vez, subraya este punto de vista para la ciudad de Londres en el siglo XVIII (Weber, 1965, 315; Wrigley, 1967, 62).²

El trabajo clásico de G. Stedman Jones brinda uno de los testimonios historiográficos más importantes sobre el perfil de una gran ciudad decimonónica. El autor refuerza la visión de una ciudad económicamente diversificada tanto de de el punto de vista de los establecimientos como de las características de la fuerza de trabajo y de los giros productivos. Al estimar la importancia del trabajo no fabril en la economía de Londres, Jones descubre que en 1851 alrededor del 86% de los establecimientos productivos empleaban 10 o menos trabajadores; y los datos de 1861 y 1891 muestran una enorme y a veces creciente dispersión de las categorías ocupacionales de la ciudad:

² Para Ferrin Weber hay pocas dudas de que fue el comercio y no la industria, el gran constructor de la ciudad moderna. Y Wrigley sostiene, inequívocamente: “London’s prime economic foundation, however, had long been her trade rather her industry”.

actividades como la "textil", la "metalmecánica" o la "construcción naval" tiene una incidencia poco espectacular en el mercado de trabajo, pues en ningún caso superan el rango del 5% sobre el total de ocupados por sexo. Este rango sólo es superado —en ambos años censales— por categorías como "construcción" y "transporte y estibaje" en ambos sexos (evidentemente, actividades no fabriles), y "confección de ropa" y "servicios personales", en el caso de mujeres (Jones, 1976, 27 y 358-359).

Así pues, desde el punto de vista de casi cualquier indicador, Londres no era, en la segunda mitad del siglo XIX, propiamente una ciudad fabril. Más aún, en una perspectiva secular, Stedman Jones muestra que la revolución industrial acabó por enfatizar muchos de los rasgos "preindustriales" de la ciudad. Por ejemplo, que los grandes establecimientos industriales en Londres siguieron siendo aquellos que gozaban de un virtual monopolio: los arsenales, las fábricas de vestuario militar, las plantas cerveceras. Por ejemplo, que la ciudad experimentaba una expulsión neta de industrias de características fabriles hacia zonas donde el acceso a combustible y materia prima fuese más sencillo (Jones, 1976, 19-32). La magnitud de la preeminencia de las actividades no fabriles en la economía londinense lo muestra el hecho de que en la década de 1890 no más de la sexta parte de la fuerza de trabajo adulto trabajaba en ramos cuya unidad productiva era la fábrica (Jones, 1976, 29).

Existe un conjunto de testimonios historiográficos que apuntan en el mismo sentido. Un estudio ha mostrado para el caso norteamericano que las once principales ciudades manufactureras de mediados del siglo XX eran sobre todo, con la excepción de Los Angeles, importantes nodos comerciales en 1860, es decir, antes de la Guerra Civil (Glabb y Brown, 1983, 116). Al parecer, tampoco en el origen del sistema urbano norteamericano se detecta una relación unívoca entre industria de base fabril y urbanización. En realidad, el desarrollo vertiginoso del noreste norteamericano a partir de 1820 muestra el peso definitivo de la actividad comercial como creadora y articuladora de mercados locales y regionales, y el peso notable de la manufactura a domicilio y de los talleres artesanales en las ciudades. Y aun cuando hablásemos de "fábricas" en sentido estricto, éstas —como en Nueva Inglaterra— respondían

sobre todo a la imagen de *factories in the fields* (Goldfield y Brownell, 1990, 87-95).

En todo caso, el sino de la gran ciudad decimonónica parece haber sido la diversidad económica y la heterogeneidad social. Por supuesto que en algunos casos y en ciertos momentos de su desarrollo, la dialéctica entre la fábrica, de un lado, y los espacios productivos no fabriles (por ejemplo los talleres artesanales), del otro, pudo haber constituido uno de los ejes de la transformación y del conflicto en el mundo urbano. Pero es altamente improbable que el paisaje de la transformación económica de la gran ciudad, antes de 1850-1870 (e incluso, en algunos casos, antes de fin de siglo), estuviese dominado por la fábrica con una base técnica dada, por un propietario típicamente burgués y por unos obreros que no tenían nada que perder salvo sus cadenas, por decirlo de alguna manera. Vistas las cosas desde una perspectiva llamémosle estratégica, resulta más fértil asumir desde el punto de vista analítico que lo que el conflicto derivado de las transformaciones de la estructura material de la ciudades estaba poniendo sobre el tapete de discusión, no era la viabilidad misma del capitalismo, sino las formas específicas de inversión y de acumulación en un ámbito urbano.

Este último enfoque supone el surgimiento de otra cuestión, y que vale la pena plantear: el de la probable resistencia que el entramado social, económico y urbanístico de las grandes ciudades de tradición preindustrial opusieron al despliegue de las relaciones socioeconómicas cuyo foco estaba en la fábrica. G. Stedman Jones ha documentado las razones por las que las fábricas "abandonaron" Londres en la segunda parte del siglo XIX: encarecimiento del suelo; problemas de abasto de energía y materias primas; búsqueda de fuerza de trabajo y de mercados con unas ciertas características (Jones, 1976).

Una consecuencia metodológica de primer orden se desprende de lo anterior. Fernand Braudel ha subrayado la necesidad de que, al estudiar el pasado, no sólo repararnos en aquellas líneas de desarrollo que constituirán, tarde o temprano, el futuro. Es indispensable tener presente también los obstáculos (geográficos, tecnológicos, sociales y político-institucionales) que

la realidad establecida opone al desarrollo (Braudel, 1974, 51). Es en ese contexto que se puede entender la expresión lapidaria de Hobsbawm de que “las antiguas ciudades más famosas no solían atraer los nuevos modos de producción” (Hobsbawm, 1977, I: 61).

Desde la perspectiva de los obstáculos, las prioridades de análisis tienden a diversificarse. Así, al abordar el problema de la ciudad como totalidad, no debiéramos enfatizar si parafraseamos a Braudel únicamente aquellos rasgos que prefiguran el futuro, sino también aquellos otros que lo bloquean o lo sesgan y que por lo tanto le otorgan, a la larga, un perfil singular. El futuro deja de ser así el lugar de la realización teleológica, para convertirse en el producto de sus propias condiciones de posibilidad.

El propio Braudel llamó a los obstáculos de otra muy sugerente manera: inercias (Braudel, 1974, 71). Esta segunda noción es particularmente afortunada, en la medida en que neutraliza la idea, equívoca, sobre la pasividad de los obstáculos al desarrollo de nuevas formas sociales o económicas. Quisiera enfatizar que la propuesta de Braudel puede ser particularmente válida cuando nuestro foco de interés se localiza en las viejas ciudades de gran densidad social y cultural, esto es, en ciudades que al momento en que se desatan los procesos de cambio económico característicos del siglo XVIII y XIX, eran ya centros urbanos de relevante importancia demográfica, económica y política. Las ciudades viejas, las ciudades de tradición preindustrial, cambian, pero al hacerlo definen y potencian una singularidad histórica.³

En la configuración conceptual y temática de la ciudad moderna, aparece tarde que temprano una faceta más de estudio. Ésta es la dimensión físico-espacial, que ilustra, digamos plásticamente, la advertencia braudeliana sobre la importancia de los obstáculos o “inercias”. A partir poco más o menos de la década de 1850, una ola destructiva/constructiva recorrió las grandes ciudades europeas y americanas, y en muchos sentidos las transformó de manera sustancial. Este último es uno de los grandes temas de la historia urbana, desde

³ Otro estudio que subraya el valor analítico que en un momento dado pueden tener los “obstáculos” al desarrollo, se encuentra en el trabajo de Ratcliffe (1985) sobre la ciudad de París en la Restauración.

el momento en que deja planteados los problemas del diseño del espacio urbano como una actividad racional, los modelos institucionales diversos en la toma de decisiones sobre el objeto urbano y la articulación de los intereses económicos, políticos e ideológicos respecto a la ciudad deseable (Benévolo, 1979; Berman, 1988; Canetti, 1981; Choay, sf).

Es posible extremar este hilo interpretativo para replantear temáticas relevantes en la investigación del tema urbano. Las grandes obras públicas —propongo— dirigidas a modernizar el trazo urbano, la infraestructura de comunicaciones (tranvías, ferrocarriles, muelles, canales) y las redes hidráulicas (agua potable, drenaje), tuvieron un impacto definitivo al nivel de la economía y la forma urbana, e incluso al nivel de las formas de articulación del poder local y nacional. Las obras se constituyeron tanto en foco de inversión de capitales —las obras en sí mismas como la operación de los servicios públicos que ellas posibilitaban— como en movilizadoras y encuadradoras, sobre bases novedosas, de la fuerza de trabajo. Y esto, sin dejar de mencionar los efectos multiplicadores y reordenadores que la obra pública tuvo sobre otras actividades económicas: en la provisión de materias primas y maquinaria, en la optimización de los circuitos financieros, en el estímulo de la migración y en la expansión de la demanda. La ola de proyectos urbanísticos, de ingeniería civil y de ingeniería sanitaria que tocó gran parte de las ciudades europeas y americanas a partir de 1850, pero sobre todo de 1870, es una parte medular, desde luego no la única, del proceso de emergencia de la ciudad moderna, incluso si esta es enfocada únicamente en términos de la historia económica.

Los ejemplos abundan: las “Grandes Obras” del barón de Haussmann en París (a partir de 1853) y las obras de drenaje y saneamiento de la ciudad de México (1879 en adelante); la reforma urbana de Pereira Passos en Río de Janeiro (1903-1906) y las obras de infraestructura portuaria de Buenos Aires —el proyecto Madero (1886-1898): los desarrollos urbanísticos relacionados con el denominado “ideal suburbano” de las ciudades norteamericanas (a partir, más o menos, de 1880) y los trabajos de modernización de los servicios públicos en las zonas “viejas” de los centros urbanos de los Estados Unidos —Boston, Chicago— (en la década de 1870): la *Ringstrasse* vienesa (de 1860

en adelante), en fin, todos y cada uno de estos acontecimientos parecen plantear la necesidad de asumir las probables consecuencias de este fenómeno generalizado de remodelación y refuncionalización del espacio urbano.⁴

III. La sociedad, los actores y el campo de la política urbana

Si bien no es un recurso usual, la utilización de un cierto discurso teórico de la ciencia social puede contribuir a la definición de una problemática historiográfica (Rossi, 1994a y 1994b). En términos de este trabajo interesa centralmente recuperar la noción de anomia en E. Durkheim, porque ésta delinea —a mi juicio— ciertos temas de la historia urbana, vinculados a la conformación del campo de la política en la ciudad moderna.⁵

Durkheim planteó en la última década del siglo XIX algunos problemas estrechamente vinculados con la evolución de los denominados “grupos socioprofesionales”. A su juicio, la ofensiva emprendida desde el Estado contra las corporaciones a partir del siglo XVIII, si bien no necesariamente fue en su momento una medida injustificada, sí redundó en una especie de ceguera frente al papel —muy valioso en ocasiones— que este tipo de organización socioprofesional había jugado respecto al bienestar general de la sociedad y, más aún respecto a la propia funcionalidad de la sociedad (Durkheim, sf, 11-12).

Para Durkheim, el prejuicio que asocia automáticamente a la corporación con la existencia del antiguo régimen político debe ser desterrado. Existen

⁴ Para las reformas de Haussmann en París ver Pinkney (1972); para la influencia de la experiencia parisina en Río de Janeiro en el periodo de la administración de Pereira Passos ver Needell (1984, 383 ss). Para algunos aspectos de las obras hidráulicas en el Valle de México, Conolly (1991). Un análisis exhaustivo de las implicaciones de las obras en el puerto de Buenos Aires está en Scobie (1974, 72 ss). Una descripción del “ideal suburbano” norteamericano se encuentra en Sies (1987, 83 ss). Un análisis abstracto de las implicaciones económicas de la remodelación urbana de finales del siglo XIX en los Estados Unidos se encuentra en Meisner (1986, 211 ss). Finalmente, un estudio sobre la creación de la Ringstrasse vienesa en el texto clásico de Schorske (1981, 45 ss).

⁵ Cuando hablo de campo me refiero a un campo problemático, es decir, un campo lógico donde los eventos observados son posibles. La enorme importancia metodológica de la noción de campo ha sido discutida en Janik y Toulmin (1981, 175 y ss).

muy fuertes razones para tratar de reformar la corporación y no tiene sentido “declararla para siempre inútil y destruirla”; la corporación tendría que ser otra vez, ‘una institución pública (Durkheim, sf, 12 y 17). Ahora bien ¿en qué funda Durkheim su reclamo para revitalizar a las corporaciones (se refiere a los cuerpos socioprofesionales), más aún si hace su planteamiento en las postrimerías del siglo pasado? Sus motivos son de alguna manera estratégicos:

Una sociedad que está compuesta por infinitos individuos desorganizados, que un Estado hipertrofiado se esfuerza por abarcar y retener, constituye una verdadera monstruosidad [...] el Estado está demasiado lejos de los individuos, y tiene con ellos relaciones demasiado exteriores e intermitentes como para que sea posible penetrar muy profundamente en las conciencias individuales y socializarlas internamente [...] La ausencia de toda institución corporativa crea en un pueblo [...] un vacío cuya importancia es difícil exagerar.

Durkheim concluye: “si la reforma corporativa no dispensa las otras [reformas sociales] es la condición primera de su eficacia” (Durkheim, sf, 28-29).

Interesa menos a los fines del presente trabajo la vertiente propositiva del pensamiento de Durkheim que ese obsesivo diagnóstico que permea el prólogo a la segunda edición de su obra *De la división del trabajo social*. Para Durkheim hay una realidad ineludible: el desdibujamiento de los modelos de interlocución. ¿Cuál es el origen de este fenómeno? Desde su punto de vista el desarrollo histórico ha provocado un desfase entre las dimensiones del mercado, de un lado, y las capacidades y alcances de las organizaciones socioprofesionales, del otro: “Ya que el mercado, de municipal que era se volvió nacional e internacional la corporación debió tomar la misma extensión”. Debió, pero no fue así. Aquel tipo de organización que tenía como base ‘agrupaciones territoriales’ sobre todo a nivel municipal vió desde el siglo XVIII menguadas sus posibilidades de respuesta ante la nueva realidad eco-

nómica, esa realidad donde el mercado y la ubicación de las nuevas unidades productivas estaban rompiendo con las ataduras impuestas por jurisdicciones extraeconómicas (Durkheim, sf, 24).

Si mercaderes y artesanos podían responder organizadamente a los imperativos que se desprendían de la existencia de un mercado fundamentalmente local, el mismo ensanchamiento del mercado y las posibilidades de que la industria pudiera establecerse en aquel punto del territorio más adecuado desde una perspectiva estrictamente económica, vulneró, sin duda, los equilibrios de una estructura social fundada sobre la interacción de una serie de cuerpos socioeconómicos especializados, en un ámbito relativamente cerrado (Durkheim, sf, 23).

La crisis de la corporación es, para Durkheim, la crisis de una forma de organización socioprofesional incapaz de “encuadrar y regular una forma de actividad colectiva [es decir, la actividad económica del capitalismo finisecular] que era tan completamente extraña a la vida comunal” (Durkheim, sf, 23). Una primera conclusión parece obvia: la corporación se vió literalmente desbordada por el desarrollo económico. Lo que no resulta inmediatamente claro son las consecuencias sociales y políticas de este desfase.

En tanto que la tendencia dominante en el desarrollo económico se dirigió sin duda a conformar procesos a escala nacional e internacional, los saldos de la inoperancia o la desaparición de las formas de sociabilidad corporativa no son claros ni fácilmente rastreables. El hecho de que Durkheim insista en plantear la crisis de la organización socioprofesional de base municipal, subraya la crisis misma de las formas de organización corporativa en las ciudades. Pero además, el autor evidencia como un fenómeno notable del fin de siglo la ausencia de instancias mediadoras entre la masa de individuos y la organización más general del Estado.

La historiografía del tema urbano ha reparado en el fenómeno de la desarticulación de ciertas instancias del mundo urbano. Ahí está la enorme importancia que G. Stedman Jones ha otorgado al **casual labor** en su caracterización de la estructura ocupacional y del mercado de trabajo en el Londres del siglo XIX: los trabajadores semicalificados o sin calificación eran en 1861

poco más del 22% de la fuerza de trabajo, y para 1891 se acercaron al 25%. Estos porcentajes son especialmente relevantes, dado que el autor no considera que el flujo migratorio desde el campo o desde ciudades menores constituya el principal contingente del **casual labor**. La mayor parte de los integrantes de esta categoría habían sido expulsados del mundo de los talleres y de otras actividades productivas (los astilleros) en constante adecuación (Jones, 1976, 65-66). Estamos hablando —infiero— de aquellos trabajadores con las menores posibilidades de organización y de interlocución, no sólo porque constituyen un ejército de semiocupados, sino porque han roto sus vínculos gremiales y han abandonado sus rasgos de identidad socioprofesional. En ese sentido, encuentran una incapacidad estructural de hacerse visibles ante la autoridad, ante otros grupos organizados, incluso ante sí mismos. Por decirlo así, se trataría de una categoría de trabajadores con fuertes tendencias “anómicas”.

En esta misma perspectiva, es probable que en el caso de San Petersburgo o Moscú en los años previos a la primera guerra mundial y a las revoluciones de 1917, estemos hablando de un caso extremo de desarticulación de modelos de interlocución o, tal vez de la inexistencia de mecanismos de mediación, en el sentido que le otorga Durkheim. Existen al menos dos ejes que configuran esta situación. En primer lugar, una población excepcionalmente alta de trabajadores industriales, que hacia 1912 alcanzaba en ambos casos más del 10% de la población total de las ciudades (Phillips, 1975-1976, 11-12). Una buena parte de esos trabajadores industriales eran jóvenes, que habían sido objeto de un importante trabajo de propaganda política. Dicha excepcionalidad se refiere pues no sólo al porcentaje mismo de obreros, sino a las implicaciones diversas (culturales y políticas) de un modelo de urbanización e industrialización acelerado, y claramente distinto a los casos europeos occidentales.

En los prolegómenos de la guerra, la polarización era evidente entre los intereses de la autocracia zarista, el núcleo liberal ilustrado y el importante contingente de trabajadores urbanos radicalizados. No se generaron mecanismos de mediación y representación que diluyeran las pulsiones de ruptura respecto al modelo político en su conjunto. Así por ejemplo, los grupos masónicos no pudieron articular y otorgar organicidad al proyecto constitu-

cional del liberalismo ruso; en consecuencia, los diferendos entre el ala liberal burguesa y la autocracia no dejaron de encaminarse hacia rupturas insalvables (Hamison 1965 16).

De forma similar a los masones en el mundo del liberalismo ilustrado ruso, los mencheviques en el mundo de los trabajadores empezaron a perder influencia, sobre todo a partir de las grandes huelgas de 1914. El desbordamiento político de los trabajadores debilitó justo antes de la guerra, la alternativa de los mencheviques, y con ello la posibilidad de erigir un modelo de organización de los trabajadores en la tradición socialdemócrata occidental. Más aún, es probable que las tendencias de ruptura entre los trabajadores urbanos estuviese alcanzando tal intensidad, que Lenin y los bolcheviques identificaban como uno de los mayores peligros en la coyuntura, un desbordamiento desde la izquierda del movimiento huelguístico, en los meses anteriores al estallamiento de la guerra (Hamison, 1964, 639).

La noción de *buntarsvo* —que en palabras de L. Hamison se refiere al “estilo elemental de revuelta” de los trabajadores (1965 16), es decir a una modalidad casi espontánea de comportamiento político antiautoritario— resume aquella situación donde las consecuencias del conflicto político se ven potenciadas por la ausencia de ámbitos específicos y eficientes para dirimir el conflicto de clase, ideológico, etcétera. La noción de *buntarsvo* remite —infero— a una vocación más proclive al ajuste de cuentas plebeyo (al estilo de los *sans-culotes* parisinos del 92 o de los anarquistas barceloneses del verano de 1936), que a una vocación por definir un lugar estratégico en el campo político vigente o en proceso de reformulación.

Ciertamente, las revoluciones rusas no pueden explicarse satisfactoriamente con argumentos tan acotados. Pero dado que las revoluciones políticas son fenómenos extraordinarios y no comunes, resulta en todo caso pertinente colocar en el centro de la reflexión la hipótesis de que el campo político de las ciudades más que “desorganizarse” en sentido estricto, entró en un complejo proceso de reorganización que acabó por definir nuevos procedimientos de interacción de los actores es decir, nuevos fenómenos de interlocución políticos (Glabb y Brown, 1983 134-135).

Esta veta de análisis puede evidenciarse en la evolución de ciertos temas de la historia urbana. Un ejemplo ilustrativo son los estudios sobre el papel desempeñado por la prensa en algunas ciudades decimonónicas. La implantación y desarrollo de una prensa de características netamente urbanas en San Petersburgo o Chicago remite no únicamente a los fenómenos de la tecnología de impresión y comunicaciones, que permitieron a la vez aumentar el tiraje reducir los costos y ampliar la cobertura noticiosa en el último tercio del siglo XIX. Remite, asimismo, a la redefinición e incluso a la constitución de actores vinculados en un sistema de relaciones específicamente urbano (McReynolds, 1992; Nord, 1985).

Y en este sentido, el discurso de lo que Gunther Barth ha llamado la prensa metropolitana constituiría tan solo uno de los nichos culturales que darían cuerpo y forma a la experiencia de la ciudad moderna. Barth de hecho propone que una caracterización de la ciudad moderna a partir de criterios demográficos o económicos resulta insuficiente, por lo que dicha caracterización debe instrumentarse a partir del inventario de espacios netamente urbano —que, como la prensa, el teatro de vodevil, la tienda departamental o el parque de beisbol definen una experiencia adscrita inconfundiblemente a la ciudad. La ciudad sería, en esta óptica, un conjunto singular de espacios culturales y de socialización (Barth, 1980).

Este enfoque tiene consecuencias de método. Bernard Lepetit en su examen de la historiografía urbana francesa, ha señalado cómo, teórica y empíricamente, la historia urbana hubo de emanciparse de ser una “escoria es decir un producto secundario de la historia social, sobre todo si se pensó ésta en términos de ‘estructura’ (Lepetit, 1992, 17). En la exposición de Lepetit, y que está en el mismo sentido de Barth, la ciudad es un objeto específico que no reproduce de manera simplemente condensada el conjunto de relaciones y niveles estructurales que definirían ‘lo social’. La ciudad es “otra cosa”, en términos teóricos y analíticos.

“Otra cosa”: la ciudad, como objeto historiográfico también puede definirse —propongo— como un campo donde las soluciones de continuidad entre “lo social” y lo político adquieren una eficacia notable. Los estudios disponibles sobre las formas características de la política en las ciudades

norteamericanas entre la Guerra Civil y el *New Deal* (*the political machines*) muestran ese proceso en una de sus modalidades. Las ciudades con perfiles demográfica y culturalmente diversificados (migrantes con puntos de origen muy variado) experimentan el desarrollo de modelos políticos acusadamente clientelares, pero eficaces a la hora de plantear los ejercicios de interlocución y de asignación de los recursos materiales (empleo y vivienda, por ejemplo). Eficacia que obedece, más aún, a que esa forma de clientelismo suma, a su capacidad de generar actores no enteramente formalizados, dos elementos clave: la vocación de ciertos grupos de interés locales por mantener una relativa autonomía respecto a los centros de decisión nacionales o regionales, y un manejo discrecional de las políticas incipientes de bienestar social (Boulay y DiGaetano, 1985, 34 ss).

El fenómeno del jefe político (*the bossism*), adscrito casi enteramente a la *political machine* generó su contraparte, es decir, la política del reformismo urbano, que ocupó buena parte del conflicto político en las ciudades (sobre todo del este y el medio oeste) antes y después de la primera guerra mundial. Pero el reformismo de clase media ilustrada, con sus propuestas de despolitizar y transformar las estructuras de gobierno local, testimonia, aun sea en sentido diverso, las capacidades de las ciudades para generar nuevos actores (Glabb y Brown, 1983, 206 ss; Boulay y DiGaetano, 1985, 34 ss).

Así pues, de la caracterización de la ciudad moderna que se propone aquí no debe inferirse una determinación inmediata de lo político a partir del perfil socioeconómico o de otras constantes "ecológicas". Variables como los elementos constitutivos de la cultura política de una ciudad, es decir, los patrones de comportamiento específico según los cuales los actores encararon la administración del conflicto, acaban por definir el campo de las respuestas posibles (Flanagan, 1986, 110; Greenstein, 1989, 1-19). En otras palabras, no tiene sentido establecer un sistema de jerarquías analíticas en la historia de la ciudad moderna, en el cual quede definido, *a priori*, un elemento determinante. Es en el propio campo problemático de la ciudad moderna donde se puede elaborar el inventario de los actores y su perfil de comportamiento; en esta perspectiva, la distinción entre lo social y lo político se relativiza.

Indudablemente que ciertas variables ecológicas y estructurales inciden en la constitución y desempeño de los actores urbanos; pero existen otros elementos que terminan por otorgar una singularidad al campo político en cuestión, y ésto acaba siendo lo relevante para el análisis historiográfico. Un estudio sobre el socialismo belga de fin de siglo ilustra este enfoque. Si bien Bélgica experimentó una poderosa industrialización en el siglo XIX, este fenómeno no condujo a la generación de grandes centros de población, de tal suerte que Bélgica era, incluso hasta la segunda mitad del siglo XX, una sociedad caracterizada por una población dispersa en ciudades del rango de los 10 mil habitantes.

Más aún, a diferencia de Inglaterra (el prototipo de la industrialización fuerte en el siglo XIX) la sociedad belga evidenció una debilidad organizativa del mundo del trabajo (sindicatos, uniones, etcétera). La conjunción de estos elementos, aunado a una tradición de gobierno local con grados de autonomía notables, a diferendos religiosos y socioculturales seculares (flamencos y francófonos, por ejemplo), y a la persistencia de negocios y empresas de pequeña escala, definen un movimiento socialista (partidario y sindical) de reducidas dimensiones y capacidades. Habría como una línea divisoria entre los trabajadores organizados en las ciudades, y el gran número de trabajadores de los pueblos y ciudades pequeñas (los cuales, con frecuencia, poseían casa propia y huertos). La apelación socialista para la organización del trabajo, fundada en demandas como el costo de la vida, el problema habitacional, el derecho al esparcimiento y la demanda de servicios públicos, no podían tener la misma eficacia en ese mundo donde proliferaban las pequeñas poblaciones y donde las grandes ciudades mostraron estancamiento demográfico desde fines de siglo (Strikwerda, 1989, 82-96).

La historiografía urbana parece reconocer la autonomía y relevancia del campo de la política, en términos de una superación de los determinismos ecológicos o socioeconómicos. Y es este campo el que está siendo reelaborado conceptual y empíricamente, cuando, por ejemplo, David Hammack perfila un modelo interpretativo para la política del fin de siglo en Nueva York, que

prescinde de una “última instancia” socioeconómica, estratificadora, etcétera (Hammack, 1982, 303 ss).

Esta perspectiva tiende a flexibilizar y diversificar las posibilidades interpretativas de la política en las ciudades. Es el caso del trabajo de William Issel, que descubre los eficaces contrapesos políticos y culturales —en el propio gobierno de la ciudad, en los sindicatos, en la prensa— que un actor notable —la Cámara de Comercio de San Francisco— encuentra en su intento por apropiarse y en cierta forma privatizar de las decisiones fundamentales respecto al desarrollo de la urbe (Issel, 1989, 52-77).

De cualquier forma, lejos están de haber sido resueltos los problemas aparejados a este enfoque. Para no ir muy lejos, la tensión metodológica que se desprende de la dialéctica entre la generalización y el estudio de caso en el análisis de la historia política de las ciudades presenta todavía muchas vetas a explorar. Como Maureen A. Flanagan ha mostrado (1986, 109-130), puede haber una dificultad de método e interpretativa a la hora de vincular un proceso político singular con movimientos políticos de características regionales o nacionales. En dónde tuvo éxito y en dónde no el reformismo urbano norteamericano de la *Progressive Era*, por ejemplo, es tanto como inquirir sobre lo específico del impacto de la Revolución en la historia política de las ciudades francesas o mexicanas. Y esto, que se dice fácil, representa de cualquier forma un reto historiográfico que debe asumirse.

IV. Un enfoque singular: el problema del estatuto jurídico y la especificidad de la experiencia política urbana

Es más o menos sabido que la historia de las instituciones atravesó, en las últimas dos o tres décadas, por una suerte de crisis de legitimidad. No obstante, recién ha habido un redescubrimiento de la pertinencia del enfoque institucional en el tratamiento de buena parte de los fenómenos políticos, económicos y sociales. Un buen ejemplo de esta novedad, en el seno de la historiografía de tema urbano, son los trabajos de Pietro Rosssi, que revisan

y enriquecen la herencia weberiana en el estudio de los modelos institucionales de las ciudades (Rossi, 1994c).

El estudio de la institucionalidad urbana presenta algunas vertientes de interés. Una de ellas es el enfoque que privilegia el análisis de los escenarios de conflicto en el seno de la propia institucionalidad. Los ayuntamientos y las dependencias ejecutivas del poder nacional en las ciudades (regencias, prefecturas, intendencias), pueden funcionar a la manera de un indicador del conflicto político y social urbano; pero, y esto es trascendente, no sólo como espejo del diferendo que se genera **en otra parte**, sino como actores propiamente dichos y, más aún, como el ámbito político por excelencia. La institucionalidad urbana, más que una figura inerte del paisaje de la ciudad, es una fuente de emisión y socialización de códigos de comportamiento político para los actores locales. Esa institucionalidad tiende a jugar el papel de ordenador del campo de la política, así como de los discursos pertinentes, y de los tiempos y tonos de la demanda social.

Otra posibilidad —seguramente excepcional— consiste en que la dimensión institucional de la ciudad exprese, en primera instancia, tanto las fórmulas de compromiso como las prefiguraciones de las rupturas entre las fuerzas de poder local. Esta perspectiva ha sido sustanciada por Lynn A. Hunt, en su estudio de sendas ciudades francesas (Reims y Troyes) en los dos primeros años de la Revolución. Mientras Reims mostró la existencia de consensos y mecanismos de interlocución entre los grupos de interés de la ciudad (fabricantes de textiles y artesanos, comerciantes y nobleza local) al nivel del gobierno de la ciudad, Troyes fracasó en un intento similar. Las consecuencias eran previsibles; una vez echada a andar la máquina de la revolución, Reims permaneció relativamente en calma, mientras Troyes fue escenario del reto al Antiguo Régimen: incluso sectores burgueses saltaron sobre las barricadas y participaron en la revuelta popular urbana. Las ciudades eran muy similares desde un punto de vista socioeconómico; pero las distinguía una distinta representatividad de los órganos de gobierno local (Hunt, 1978).

Pero la historia de las ciudades en el siglo XIX plantea una serie de variables que hacen del análisis de la institucionalidad urbana un asunto más

arduo. En primer lugar, los valores que la experiencia de las revoluciones democráticas introdujeron en la cultura política europeo occidental y americana deben tenerse presentes, pero sobre todo porque su asunción al nivel de los gobiernos locales urbanos fue más problemática de lo que parece. Así por ejemplo, la mayoría de las ciudades alemanas estuvieron regidas hasta 1918 por el modelo de un cuerpo electoral dividido en tres clases de electores; cada clase elegía un tercio de los miembros del ayuntamiento. La división en clases se definía por el monto de los impuestos pagados. Ésto supuso en la práctica una sobrerrepresentación de los grupos económicamente más fuertes, pues la minoría acaudalada elegía el mismo número de representantes que la clase media y los artesanos y trabajadores (Ladd, 1990, 22-23).

No deja de ser sintomático la extensión temporal del voto en clases en las ciudades alemanas, sobre todo si consideramos que durante buena parte de la segunda parte del siglo XIX, el parlamento nacional (*Reichstag*) fue designado por voto universal masculino. Es como si en las ciudades alemanas se hubiese tenido mayor cuidado en mantener mecanismos de control político-electoral al nivel local que al nivel nacional. El estudio de la veta político-electoral de la historia urbana del siglo XIX debe arrojar todavía elementos de interés, en la medida en que supone la incorporación al análisis de los valores del liberalismo y el conservadurismo político —a todo lo largo del siglo— y de movimientos político-culturales finiseculares como el socialismo, el sindicalismo y el catolicismo social.

Pero existe una segunda problemática en la ciudad decimonónica, al nivel de la institucionalidad urbana. A partir de un determinado momento (digamos entre 1850 y 1870), el incremento poblacional, las cambiantes funciones económicas y los patrones progresivamente diferenciados en el uso del espacio urbano, condicionan una transformación del papel tradicional desempeñado por los órganos típicos de gobierno urbano. Dicha transformación estuvo determinada por la necesidad de asumir, por parte de la autoridad de la ciudad, la planeación, el financiamiento y el manejo (operativo o normativo) de los servicios públicos.

La introducción, a una escala desconocida anteriormente, de los servicios hidráulicos (agua potable, drenaje) y de los servicios de sanidad, así como la reformulación de la estructura de las redes de transporte, comunicación y energía (tranvías, ferrocarriles, muelles, telefonía y electricidad), supuso necesariamente la asignación de una serie de tareas altamente especializadas e inéditas para las instituciones de gobierno urbano, típicamente, para los ayuntamientos. Si bien no puede afirmarse tal cual que la tendencia imperante se dirigiera a la anulación plena de las formas tradicionales de gobierno urbano en las grandes ciudades de la segunda mitad del siglo XIX, sí parece razonable plantear dos líneas argumentales encontradas, y no obstante inscritas en la misma lógica: la posibilidad de que el margen de maniobra de los órganos tradicionales de gobierno urbano, desde el punto de vista de la autonomía político-institucional, disminuya, en una perspectiva de mediano y largo plazo; o bien, el surgimiento de un fenómeno de revisión y readecuación del estatuto político del gobierno urbano.

París, hacia 1850, puede ser un caso ejemplar. Las grandes obras emprendidas para la remodelación de la ciudad entre 1853 y 1870, y dirigidas por el barón de Haussmann, destacan no sólo por sus consecuencias propiamente urbanísticas, sino por el modelo de articulación política que la empresa supuso. Haussmann, prefecto de París, era un funcionario directamente dependiente de Napoleón III. La transformación de París se hizo desde la cúspide del Segundo Imperio (Pinkney, 1972). Se podría argumentar, no sin razón, que el caso de París ha sido siempre atípico en cuanto a las características de los vínculos que la ciudad estableció con el Estado y la nación en su conjunto. No en balde, la ciudad era catalogada, en tiempos de la monarquía de los Borbones, como la "joya privada del rey de Francia", en abierta referencia al control que el soberano ejercía sobre la urbe. Las peculiaridades del caso francés constituyen un caso extremo, que debe ser entendido en el marco de las características que el absolutismo adquirió en Francia desde el siglo XVII (Vovelle, 1979, 54; Rudè, 1971b, 49).

No obstante, la hipótesis según la cual hay una tendencia a una creciente participación de los gobiernos nacionales en la determinación de las priorida-

des y en el control político-administrativo de las ciudades más importantes, en la segunda mitad del siglo XIX, parece cumplirse en otros contextos históricos. Incluso en los Estados Unidos, que supone un esquema mucho más descentralizado de administración regional y local —vigente todavía en las décadas inmediatamente posteriores a la Guerra Civil— tuvo lugar un proceso de subordinación al menos en algunas ciudades de los órganos político-administrativos urbanos a otras instancias de gobierno más generales (McShane, 1979: 289).

Asimismo, se observa la instauración de un sistema de contrapesos —como en Chicago o las grandes urbes alemanas— que evitasen la preponderancia de las grandes ciudades, en términos de las decisiones electorales o fiscales (Ladd, 1990: 20-27; Flanagan, 1986: 114). Según avanza la segunda mitad del siglo XIX, se hace perceptible una suerte de desproporción entre la importancia estratégica de las grandes ciudades y su papel específico en la estructura política nacional. Las grandes ciudades no parecen controlarse políticamente a sí mismas, aun a pesar de su riqueza material y su densidad social. Tal es la ‘subrepresentación’ de las grandes ciudades en la política estatal a que ha hecho referencia Oscar Handlin (1966: 4).

De manera paralela al fenómeno anterior, tuvo lugar la consolidación de un discurso ideológico condenatorio de los valores culturales atribuidos a la gran ciudad. Y entre esos valores se encontraba el de la capacidad relativa de autogobierno. Ciudades como Londres, París o Nueva York —y son un mero ejemplo— fueron percibidas y criticadas como destructoras de los valores “tradicionales” de la sociedad y, en la medida de lo posible, acotadas políticamente. Esta actitud, perceptible en la segunda parte del siglo XIX y vigente todavía después de la primera guerra mundial, conforma una de las vertientes de la radicalización del discurso político conservador en Europa, que típicamente culminarían en el nazismo (Lees, 1979; Yearley, 1973).

Otra vertiente de análisis consiste en el seguimiento de los procesos de transformación del estatuto jurídico de las ciudades, que en los hechos fue una readecuación de los ámbitos de competencia —desde el punto de vista del

espacio y del objeto— del gobierno urbano. El trabajo de David C. Hammack sobre Nueva York (1982) o de Maureen A. Flanagan sobre el fracaso de la reforma en Chicago (1986) arrojan luces sobre la importancia que adquiere la política alrededor del estatuto jurídico de la ciudad —esto es, sobre la **forma** propiamente dicha en que está organizada la institucionalidad urbana y el código de funcionamiento de los actores.

Una perspectiva más debe explorarse, en términos de la importancia de los modelos institucionales de gobierno y en términos del peso específico de las ciudades en contextos más amplios. Evidentemente, se define otro nivel de complejidad cuando incorporamos al análisis el papel desempeñado por ciertas ciudades en el equilibrio de fuerzas en una dimensión nacional.

Como se mencionó la ciudad de París estuvo sometida al menos desde el siglo XVII a una estructura de poder vertical y directamente subordinada al monarca. Es probable que este hecho explique, al menos en parte, la incidencia que la estabilidad o inestabilidad política de la ciudad tenía en la estabilidad o inestabilidad de las monarquías borbónica, orleanista y napoleónica. Y como lo evidencian las revoluciones de 1789, de 1830, de 1848 y de 1871, si bien París no era Francia mucho del destino de la nación se jugaba en París (Jaurès, 1982: 139).

Londres contrasta con la situación anterior. George Rudè ha mostrado la asimetría y los rasgos descentralizados del gobierno de Londres, lo que sin duda repercutió en una administración local más representativa de los intereses urbanos en juego desde el siglo XVIII, y en ese sentido, en una menor condensación del conflicto político. Mientras el área de reciente urbanización de Surrey era directamente gobernada por los jueces de paz la corporación de la *City* manejaba el corazón de Londres, los mercados, 80 millas a lo largo del río y ciertas zonas conurbadas; Westminster, en cambio era administrado por una corporación de burgueses y por la corte de justicia de Middlesex. Y así por ejemplo mientras la *City* era un bastión “burgués” —por decirlo de alguna manera— Westminster era una trinchera aristocrática (Rudè, 1971a: 119). Pero es altamente relevante que la evidente desarticulación del modelo insti-

tucional londinense estuviese presente a lo largo del siglo XIX, y al menos hasta la primera guerra mundial (Waller, 1983).

El juego político al nivel de las instituciones de gobierno urbano y al nivel, también, de sus relaciones con el gobierno nacional, no atañen con frecuencia únicamente a un problema de representatividad de intereses “locales” urbanos. Como ha mostrado James R. Scobie para la ciudad de Buenos Aires, una serie de decisiones relativas a la generación de proyectos de infraestructura económica, ponen en juego algo más que el futuro de la ciudad, y obligan a replantear las relaciones entre las instituciones urbanas y el gobierno nacional.

A partir de 1870 se empezó a discutir en los círculos oficiales y periodísticos argentinos la conveniencia de realizar las obras de ampliación y modernización del puerto de Buenos Aires, según dos proyectos que diferían tanto en el tipo de financiamiento como en la ubicación física de las instalaciones.

El proyecto Huergo, apoyado —dice Scobie— por grupos de interés de la provincia de Buenos Aires y de la propia ciudad, y concebido para financiarse con recursos nacionales, planteó la ejecución de las obras en la parte sur de la ciudad, en los parajes La Boca y Barracas. El proyecto Madero, al contrario, sustentado por el gobierno federal y una coalición de intereses vinculados a grupos financieros extranjeros, pugnaron porque las instalaciones portuarias se establecieran al este de la Plaza de Mayo —como sucedería a fin de cuentas—, y que se trabajara con financiamiento británico (Scobie, 1974, 70 ss).

Como en el caso de París con la reforma de Haussmann, la articulación de fuerzas políticas e institucionales aparece como una dimensión de análisis necesaria para entender no sólo las consecuencias, sino la mecánica interna y los ritmos de las decisiones vinculadas al gobierno de la ciudad. A partir de 1880, con la federalización de la capital argentina (el municipio de Buenos Aires se convirtió en Distrito Federal), y con el nombramiento de Torcuato de Alvear como intendente de la ciudad, el gobierno nacional reforzó su presencia política en las decisiones claves concernientes al desarrollo del puerto. Si bien Scobie advierte que las instituciones provinciales fueron respetadas —no así

las municipales —, no puede pasarse por alto que la aprobación definitiva del proyecto Madero por el Senado (en 1886), fue antecedida por la federalización de la capital y la creación de la intendencia (Scobie, 1974, 104 ss).⁶

V. Conclusiones

En este artículo se han enumerado y discutido sumariamente algunos problemas relacionados con el surgimiento y desarrollo de la denominada ciudad moderna. Como se advirtió en su oportunidad, la noción de ciudad moderna no se abordó por la vía de una definición positiva, sino por la identificación de un conjunto de problemas presentes en la historiografía especializada.

Básicamente, se revisaron los términos de la discusión académica sobre el perfil demográfico y las características económicas de la ciudad, sobre todo en el siglo XIX. Asimismo, se trató de identificar los elementos constitutivos del campo de la política urbana, y se subrayó, como una característica de la política en las ciudades, la solución de continuidad entre los actores sociales y políticos. Finalmente, se expuso la necesidad de profundizar en el estudio de los modelos institucionales de gobierno, pues este enfoque constituye uno de los procedimientos más fértiles para entender el campo de la política en su conjunto.

De cualquier forma, se ha hecho omisión de una perspectiva notablemente importante en el entendimiento de la ciudad moderna: la ciudad como entidad civilizatoria y como un eslabón clave en la historia cultural de la modernidad. Quizá el texto clásico de Carl Schorske (1981) sigue siendo la mejor invitación para realizar un esfuerzo a un tiempo integrador y sintético en la reconstrucción de la ciudad como objeto de la cultura, matriz de múltiples discursos y ámbito de libertades.

⁶ No obstante, el autor no infiere, de ninguna manera, una relación causaefecto entre la federalización de la ciudad y la aprobación del proyecto Madero.

Bibliografía

- BARTH, Gunter, (1980), *City People: The Rise of Modern City Culture in 19th Century America*. New York.
- BENÉVOLO, Leonardo, (1979), *Orígenes del urbanismo moderno*, Madrid, H. Blume ediciones.
- BERMAN, Marshall, (1991), *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. México, Siglo XXI.
- BOULAY, Harvey y Alan, DiGaetano, (1985), "Why Did Political Machine Disappear?" *Journal of Urban History*, Vol. 12, No. 1, Noviembre, 25-49.
- BRAUDEL Fernand, (1974), *La historia y las ciencias sociales*, Madrid. Alianza editorial.
- CANETTI, Elías, (1981), "Hitler según Speer" en *La conciencia de las palabras*, México, Fondo de Cultura Económica.
- CONOLLY, Priscilla, (1991), *El contratista de don Porfirio*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 4 Vols.
- CHIOAY, François, (sf), *The Modern City: Planning in the 19th Century*. Londres, Studio Vista.
- DE VRIES, Jan, (1987), *La urbanización de Europa, 1500-1800*, Barcelona, Editorial Crítica.
- DURKHEIM, Emile, (sf), *De la división del trabajo social*, Buenos Aires, Editorial Schapire.
- FLANAGAN, Maureen A., (1986), "Charter Reform in Chicago. Political Culture and Urban Progressive Reform", *Journal of Urban History*, Vol. 12, No. 2, febrero, 109-130.
- GLABB, Charles N. y A. Theodore Brown, (1983), *A History of Urban America*, New York, Macmillan.
- GOLDFIELD, David R. y Blaine A. Brownell, (1990), *Urban America. A History* Boston, Houghton Mifflin Company.
- GREENSTEIN, D. I., (1989), "Politics and Urban Process: the Case of Philadelphia, 1800-54" en *Urban History Yearbook*, Leicester University Press, pp., 1-21.
- HAMISON, Leopold, (1964) "The Problem of Social Stability in Urban Russia, 1905-1917", en *Slavic Review*, Vol. 23, No. 4, diciembre, Primera parte.
- _____ (1965), "The Problem of Social Stability in Urban Russia, 1905-1917", en *Slavic Review*, Vol. 24, No. 1, marzo, Segunda parte.
- HAMMACK, David, (1982), *Power and Society. Greater New York at the Turn of Century*, New York, Russell Sage Foundation.
- HANDLIN, Oscar. (1966). "The Modern City as Field of Historian" en Oscar Handlin y John BURCHARD, *The Historian and the City*, Princeton, The MIT Press.
- HOBBSAWM, E. J., (1977), *La era del capitalismo*, Barcelona, Ediciones Guadarrama, 2 vols.
- _____ (1978). *Las revoluciones burguesas*, Barcelona, Ediciones Guadarrama, 2 vols.
- HOHENBERG, Paul M. y Lynn H. Lees, (1985), *The Making of Urban Europe*, Cambridge, Harvard University Press.
- ISSEL, William, (1989), "Business Power and Political Culture in San Francisco, 1900-1940" en *Journal of Urban History*, Vol. 16, No. 1, Noviembre, pp.52-77.
- JANIK, Allan y Stephen Toulmin, (1981), *La Viena de Wittgenstein*, Madrid, Taurus.
- JAUR_S, Jean, (1982), *Causas de la revolución francesa*. Barcelona, Editorial Crítica.
- JONES, G. Stedman, (1976), *Outcast London. A Study in Relationship between Classes in Victorian Society*. Middlesex, Penguin Books.
- KRIEDELTE, Peter *et al.*, (1986), *Industrialización antes de la industrialización*. Barcelona, Editorial Crítica.
- LADD, Brian, (1990), *Urban Planning and Civic Order in Germany, 1860-1914*, Cambridge, Harvard University Press.
- LEES, Andrew, (1979), "Critics of Urban Society in Germany, 1854-1914" en *Journal of History of Ideas*, Vol. 40, No. 1, pp. 61-84.
- LEPETTT, Bernard, (1992), "La historia urbana en Francia: veinte años de investigaciones", *Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales*, No. 24, Sept.-dic., 5-28.
- MCREYNOLDS, Louise, (1992). "St. Petesburg's "Boulevard" Press and the Process of Urbanization", en *Journal of Urban History*, Vol. 18, No. 2, Febrero, 123-140.
- MCSHANE, Clay, (1979). "Transforming the Use of Urban Space: at Look at Revolution in Street Pavement, 1880-1924", en *Journal of Urban History*, Vol. 5, No. 3, Mayo.
- MEISNER, Rosen, C. (1986), "Infrastructural Improvement in nineteenth Century Cities. A Conceptual Framework and Cases", en *Journal of Urban History*, Vol. 12, No. 3, Mayo.

- NEEDELL, Jeffrey D., (1984), "Making the Carioca Belle Epoque Concrete. The Urban Reforms of Rio de Janeiro under Pereira Passos", en *Journal of Urban History*, Vol. 10, No. 4, Agosto.
- NORD, David P., (1985), "The Public Community. The Urbanization of Journalism in Chicago", en *Journal of Urban History*, Vol. 11, No. 4, Agosto, 411-441.
- PHILLIPS, G. W., (1975-1976), "Urban Proletarian Politics in Tzarist Russia: Petesburg and Moscow, 1912-1914", en *Comparative Urban Research*, Vol. III, No. 3, pp. 11-20.
- PINKNEY, D., (1972), *Napoleon III and the Rebuilding of Paris*, Princeton, Princeton University Press.
- RATCLIFFE, Barrie M. (1985), "The Business Elite and the Development of Paris: Intervention in Ports and Entrepots", en *The Journal of European Economic History*, Vol. 14, No 2, Otoño, pp. 95-142.
- ROSSI, Pietro, (1994a), *Historia comparada y ciencias sociales: de Max Weber a las teorías de la modernización*, México, El Colegio de México (Lecciones de historia, 2).
- _____ (1994b), *La historia comparada: entre investigación histórica y concepciones generales de la historia*, México, El Colegio de México (Lecciones de historia 1).
- _____ (1994c), *Para un análisis comparativo de la ciudad como institución política*, México, El Colegio de México (Lecciones de historia 3).
- RUDÉ, George, (1971a), *Hanoverian London, 1714-1808*, Berkeley y Los Angeles, University of California Press.
- _____ (1971b), *Paris and London in the Eighteenth Century*, Londres, The Viking Press.
- SCHORSKE, Carl, (1981), *Viena Fin-de-Siècle*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili.
- SCOBIE, Richard, (1974), *Buenos Aires: from Plaza to Suburb, 1870-1910*, New York, Oxford University Press.
- SIES, Mary Corbin, (1987), "The City Transformed: Nature, Technology and the Suburban Ideal, 1877-1917", en *Journal of Urban History*, Vol. 14, No. 1, Noviembre.
- STRIKWERDA, Carl, (1989), "The Paradoxes of Urbanization: Belgian Socialism and Society in the Belle Epoque", *Urban History Yearbook*, Leicester University Press, 82-96.
- VOVELLE, Michelle, (1979), *La caída de la monarquía, 1787-1792*, Barcelona, Ariel.
- WALLER, P.J., (1983), *Town, City and Nation. England, 1850-1914*, New York, Oxford, Oxford University Press.
- WEBER, A. Ferrin, (1965), *The Growth of the Cities in Nineteenth Century. A Study in Statics*, Cornell University Press.

- WRIEGLY, E. (1967), "A Simple Model of London's Importance in Changing English Society and Economy, 1650-1750", en *Past and Present*, No 37, Julio.
- YEARLEY, C. K., (1973), "The 'Provincial Party' and the Megalopolies: London, Paris and New York, 1850-1910", en *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 15, No. 1, pp. 51-88.