05 2002

# Protestas globales y espacio local

**Marion Hamm**

**Traducción castellana de Marcelo Expósito a partir de la versión inglesa de Aileen Derieg [NdT.]**

Cualquiera que haya visto vídeos activistas de Seattle, Praga, Goteburgo o Salzburgo, habrá asistido a la misma evocación repetitiva de imágenes: la multitud que baila en rosa y plata, figuras vestidas de negro al ritmo de la música irónicamente marcial de Infernal Noise Brigade, monos blancos, caras jóvenes en manifestaciones bañadas por el sol, pancartas coloridas. Y después la contrapartida: robocops que cargan con furia, contenedores de basura convertidos en barricadas, orgías de golpes. Es raro que al espectador se le facilite entender cómo fueron los preparativos de estas protestas a gran escala, que tuvieron lugar *in situ* o simultáneamente en otros diversos escenarios de ciudades en toda Europa. La impresión es que hay un movimiento cuyas expresiones han emergido para constituir una cultura de protesta unificada sin reparar en las estructuras sociales específicas de sus regiones de origen, sea en el norte de América o en el sur de España. Formas de expresión que pueden ser empleadas igualmente en el escenario de la americana Seattle tanto como en la vieja ciudad centroeuropea de Praga o en la sureña Génova. ¿Expresión de un activismo globalizado en un mundo globalizado, de un movimiento nómada

que puede permitirse ignorar sus lazos con las localizaciones sociales reales?

Esta apariencia de un flujo de imágenes que parecen siempre iguales es decepcionante. El ejemplo de la forma de acción de Reclaim the Streets, que surgió en Londres a comienzos de los noventa, muestra la relación estrecha que hay entre una táctica que desde entonces se ha empleado con éxito en todo el mundo y sus circunstancias locales concretas, desde las cuales se desarrolló en un inicio.

El concepto básico de la fiesta Reclaim the Streets se puede aplicar en cualquier parte, en su esencia es bien sencillo: se trata de la apropiación temporal del espacio público utilizando los cuerpos, la creatividad y la música. Una mezcla demasiado agradable y alegre como para poder ser rodeada y desalojada por la fuerza sin más, y al mismo tiempo suficientemente eficaz, en tanto disrupción del tráfico y del consumo cotidiano, a la hora de evitar su integración, como ha ocurrido por ejemplo con la *Love Parade* de Berlín, como uno más de los eventos de aventura cultural de nuestra sociedad.

En Londres, el lema "reclaim the streets" [reclama, recupera, okupa las calles] y la crítica del tráfico de vehículos motorizados se insertan en un denso entrelazado de subcultura y cultura popular, con connotaciones políticas, económicas y de vida cotidiana: desde las protestas ambientalistas contra la construcción de carreteras hasta el coche como imposición en la vida urbana, desde la subcultura de las fiestas libres hasta la Criminal Justice Act como instrumento represivo, desde las tradiciones oficiales como la celebración del aniversario de la coronación de la Reina hasta los traumas provocados por el origen del capitalismo industrial... y de vuelta a la vida cotidiana en la metrópolis contemporánea.

A principios de los noventa, comenzó en Gran Bretaña la implementación de un programa extensivo de construcción de carreteras, lo que condujo a una serie de campamentos de protesta en paisajes remotos, cuyas formas de acción resultaban a veces extrañas para quienes no participaban de ellos: alguien aparecía, montaba una casa en un árbol y entonces reclamaba "derechos de residencia"; había gente que cavaba túnenes bajo los lugares donde se estaba construyendo, se encadenaban a bloques de cemento y esperaban a que vinieran a desalojarlos[1]. En el mejor de los casos, estos campamentos lograban retrasar la construcción de la carretera, y su éxito solía medirse en términos de daño económico (el coste del desalojo, de la maquinaria dañada o del material de construcción "liberado"). Pero lo que quizá haya permanecido realmente es su impacto como campo de experimentación para formas de vida y de actuar juntos en solidaridad fuera de la "carrera de ratas", la persecución constante del dinero que se necesita para sobrevivir en la ciudad. Con la okupación creativa del espacio en el que habría de construirse la carretera de acceso a la autopista M11, atravesando un área residencial del noroeste de Londres en 1993, las protestas se desplazaron del campo a la ciudad. Con ello se situaron en primer plano las cuestiones sociales mano a mano con los principios ecologistas. Con una amalgama de arte, cuerpos y técnicas mediáticas, un puñado de activistas lograron con éxito mantener una performance de meses okupando permanentemente Claremont Road. Se instalaron objetos artísticos que se transformaban en barricadas cuando era necesario. Sofás, sillas y otros varios objetos que se encontraban en las salas de estar de las viviendas se trasladaron del espacio privado interior a la esfera pública de la calle. Incluso durante el inevitable desalojo en noviembre de 1994, quienes protestaban estuvieron siempre por encima: 1300 policías antidisturbios tuvieron que bailar al ritmo del escenario impuesto por los ocupantes, en una performance teatral

que costó al estado más de dos millones de libras esterlinas. Un activista explicó: "Siempre supimos que un día todo esto sería solamente escombros, y este sentimiento de impermanencia nos dio una fuerza inmensa: la imposibilidad de fracasar, la fuerza de poder movernos de esta Zona Autónoma Temporal a otra parte"[2].

Reclaim the Streets efectivamente logró adaptar las formas de acción de las protestas contra las carreteras en un ámbito rural a las circunstancias metropolitanas, transformando la protesta contra la destrucción medioambiental en una protesta contra "el coche" como símbolo del disciplinamiento capitalista de la vida urbana, y lo hizo conectando con la experiencia cotidiana londinense.

La economía de Londres depende de que la gente acepte tener que conducir durante horas para llegar a su lugar de trabajo, y con ello las limitaciones masivas a su calidad de vida[3]. La velocidad media del tráfico es aproximadamente la misma que a finales del siglo XIX, la famosa "hora punta" sucede todo el tiempo, y el transporte público local es, a pesar de los esfuerzos de nuestro querido alcalde Ken Livingstone, demasiado caro y demasiado viejo. Con este telón de fondo, era posible que las motivaciones que impulsaban las *street parties* parecieran razonables a ojos de los medios de comunicación burgueses y también para un público mucho más amplio.

Las fiestas de Reclaim the Streets en Londres utilizaban un tipo de coreografía similar a la de las fiestas gratuitas, las *Free Parties* de las comunidades rave que funcionaban desde finales de los ochenta[4]: no se solicitaban permisos para celebrar las fiestas; su localización se difundía en el último momento a través de números de teléfono clandestinos y mediante el boca a boca; fueran en un almacén abandonado en la tierra de nadie urbana del norte de Gran Bretaña[5] o en las calles populosas de la ciudad de Londres, las fiestas podían estallar por sorpresa ante el asombro de los

guardianes de la paz y el orden presentes. Lo que se afirma en el excelente libro *DiY Culture* sobre los ambientalistas radicales de Earth First! sirve también para Reclaim the Streets: los activistas contra las carreteras se convertían en activistas contra los aeropuertos que se convertían en okupas urbanos Esta Tierra es Nuestra que se convertían en raveros que se convertían en activistas de Earth First! "y así hasta el infinito, cada cual cambia de identidad mediante su presencia en tal campaña o manifestación concreta. Es imposible, por tanto, hablar de Earth First! y del movimiento de protesta contra las carreteras como si fueran entidades separadas: los individuos fluyen dentro y fuera de ambos y en muchos casos no se definirían a sí mismos como pertenecientes a uno u otro grupo" [6].

Las raves no comerciales, con su ideología hedonista contraria a la lógica del beneficio capitalista, obviamente representaron una amenaza masiva para el orden público. En 1994 se puso en marcha la ley conocida como Criminal Justice Act. Entre otras cosas, dotaba a la policía de autoridad para reventar fiestas rave. "Rave" quedaba definida en la ley como "una música total o predominantemente caracterizada por la emisión de una sucesión de ritmos repetitivos".

La Criminal Justice Act se utilizó tanto para desalojar numerosas fiestas como para atacar la okupación de Claremont Road. Al mismo tiempo, sin embargo, esta ley condujo a la politización de la comunidad rave y a un sentido de solidaridad entre las varias escenas subculturales y políticas. El mensaje de un DJ al gobierno fue: "Gracias, muchas gracias por haber facilitado que nos uniésemos. Ahora trabajamos más en red que nunca" [7]. La *Marcha por la Justicia Social* que propagó Reclaim the Streets en 1997 fue valorada por la comunidad rave como "la mejor rave ilegal, la

mejor fiesta de música de baile que ha tenido lugar en la historia" [8], y "una de las más sobresalientes *free parties* desde Castlemorton en 1992" [9]. Y fue por eso que en junio de 2002, justo a tiempo para el décimo aniversario, la gente se atrevió a montar de nuevo una gran rave en Castlemorton a pesar de la presencia policial masiva.

En adición a todas estas connotaciones políticas y culturales contemporáneas, Reclaim the Streets también se remitía a una memoria colectiva nacional, no solamente en lo que se refiere a su reapropiación de celebraciones públicas oficiales como son el Jubileo de la Reina.

El uso del termino *enclosures* [cercamientos] en el lenguaje de Reclaim the Streets[10] se refiere al trauma causado por el proceso de acumulación originaria, un trauma latente en el inconsciente colectivo británico. A principios del siglo XVI comenzó un proceso por el cual la tierra que hasta entonces era accesible como un "bien común" comenzó a vallarse para el pastoreo, es decir, empezó a ser "cercada", porque con el ascenso del capitalismo la producción textil comenzó a ser más rentable que la agricultura. Mientras la tierra se cercaba para criar ovejas y utilizar la lana como materia prima, se expulsaba de ella a la gente. De acuerdo con la lógica de Reclaim the Streets, hoy las calles están cercadas. Lo que fueron "los bienes comunes de la ciudad" en un pasado mítico, los espacios de uso colectivo para la discusión y el intercambio en una comunidad social, han visto expropiado su uso. Lo que en el pasado permitió la privatización de la tierra, hoy lo representan los coches ocupando el espacio público urbano, impidiendo otro uso por parte de los habitantes de la ciudad.

Quien sea capaz de leer las connotaciones de los textos de los flyers de Reclaim the Streets se da cuenta de que las protestas contra las

imposiciones del tráfico de vehículos motorizados no fueron nunca una campaña monotemática. Bien al contrario, contenían una implícita crítica del capitalismo mucho antes incluso de que Reclaim the Streets hiciese su *outing* como movimiento autocalificado explícitamente de anticapitalista el 18 de junio de 1999, con motivo de la jornada de acción global en centros financieros de todo el mundo (dando así rienda suelta a salvajes especulaciones sobre las supuestas actividades terroristas de Reclaim the Streets por parte de los medios de comunicación y la policía).

No es por casualidad que Reclaim the Streets tuviera ese toque anticapitalista desde el comienzo. Pero no era tanto por haber leído *El Capital* como el resultado de la experiencia vivida cotidianamente en las metrópolis capitalistas. La vida cotidiana en Londres está probablemente más atravesada por el capitalismo que en cualquier otra ciudad europea. No es sólo que el espacio para vivir esté totalmente entregado a la especulación. Una entrada de cine cuesta el equivalente a dos horas de trabajo remunerado, tres si contamos el billete del transporte público para llegar al centro de la ciudad. Los centros comunitarios, donde se podían organizar movidas independientes a precios bajos, desaparecieron bajo el gobierno de Thatcher. Lo que quedaba para la convivencia (activista) a precio razonable era la escena siempre cambiante de los centros sociales okupados que rara vez se mantenían más de unos pocos meses. No sólo los lugares de encuentro eran cambiantes, también sus actores, porque Londres es una ciudad de residencia temporal para mucha gente. La transitoriedad de la vida cotidiana en Londres tiene su imagen especular en la ocupación temporal, sin permisos, del espacio público, utilizando como medio la multitud, la música, el carnaval y el baile.

Las acciones festivas a la manera de Reclaim the Streets han sido utilizadas en muchas ciudades de todo el mundo, cambiándolas y

adaptándolas a condiciones diferentes. Muchas de sus connotaciones familiares en Gran Bretaña han quedado invisibilizadas en ese proceso de propagación, y otras se han añadido. En Londres, todo está más en calma alrededor de Reclaim the Streets desde la ola de represión que siguió al día de acción global del 18 de junio de 1999. En lugar de dormirse en los laureles de las intervenciones pasadas y en vez de exponerse a la criminalización, sus actores se concentran en otras áreas, desplazándose a otros grupos y contextos y adaptando sus formas de articulación a las condiciones políticas y sociales presentes. Un efecto secundario fortuito de todo esto es que Reclaim the Streets ha podido mantenerse así fiel a sí mismo: una desorganización no explotable por portavoces ni héroes, porque "¡estamos en todas partes!".

*Traducción castellana de Marcelo Expósito a partir de la versión inglesa de Aileen Derieg [NdT.]*

---

[1] Cf. "Going underground. Some Thoughts on Tunneling as a Tactic", en *Do or Die*, número 8, 1999, págs. 60-61.

[2] John Jordan, "The art of necessity: the subversive imagination of anti-road protest and Reclaim the Streets", en George McKay (ed.), *DiY Culture. Party & Protest in Nineties Britain*, Verso, Londres, 1998, págs. 129-151; la cita es en pág. 139. [Castellano: "El arte de la necesidad. La imaginación subversiva del movimiento contra las carreteras y Reclaim the Streets", en Paloma Blanco, Jesús Carrillo, Jordi Claramonte y Marcelo Expósito, *Modos de hacer. Arte crítico, esfera pública y acción directa*, Ediciones Universidad de Salamanca, 2001.]

[3] Cf. Patrick Field, "The Anti-Roads Movement: The Struggle of Memory Against Forgetting", en Tim Jordan y Adam Lent (eds.), *Storming the Millennium*, Lawrence and Wishart, Londres, 1999, págs. 68-79.

[4] Cf. Rupa Huq, "The Right to Rave: Opposition to the Criminal Justice and Public Order Act 1994", en Jordan y Lent (eds.), op. cit., págs. 15-33.

[5] Drew Hemment, "The Northern Warehouse Rave Parties", en George McKay (ed.), op. cit., págs. 208-227.

[6] McKay, op. cit., pág. 159.

[7] Rupa Huq, op. cit., pág. 24.

[8] *Mixmag*, número 73, junio de 1997, pág. 101.

[9] *Muzik*, número 25, junio de 1997.

[10] En un flyer temprano, por ejemplo, se decía: "La cuestión es reconquistar las calles como un espacio público inclusivo y liberarlas del uso privado, 'cercado', de los coches".