

Construcción de la ciudad contemporánea

Infraestructuras, sociedad y espacios urbanos

Manuel Montero (ed.)

eman la zabal zazu



Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

CIP. Biblioteca Universitaria

Construcción de la ciudad contemporánea: infraestructuras, sociedad y espacios urbanos / Manuel Montero (ed.). – Bilbao : Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea, Argitalpen Zerbitzua = Servicio Editorial, D.L. 2020. – 329 p.: il., gráf., map.; 24 cm. – (Historia de la Población; 12)

D.L.: BI-1606-2020. — ISBN: 978-84-1319-256-7.

1. Ciudades – Crecimiento. 2. Ciudades – Historia. 3. Política urbana. 4. Sociología urbana. I. Montero, Manuel, ed.

316.334.5

911.375

Foto de portada/Azalaren argazkia: Inauguración de la energía eléctrica en Campina Grande, 1920. Fuente: Museo Histórico de Campina Grande.

© Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco
Euskal Herriko Unibertsitateko Argitalpen Zerbitzua

ISBN: 978-84-1319-256-7

Depósito legal/Lege gordailua: BI-1606-2020

Índice

Prólogo

La modernización de la ciudad. Rupturas y continuidades en los imaginarios urbanos <i>Manuel Montero</i>	11
---	----

Representaciones del espacio

Guías de viaje, arquitectura y espacios de la vida cotidiana en ciudades en transformación a principios del siglo XX <i>Barbara Gondim Lambert Moreira y George Alexandre Ferreira Dantas</i>	23
Representaciones del territorio: los planos de los planes urbano-territoriales de mediados del siglo XX en Argentina <i>Carlos Jerónimo Mazza</i>	43
Imágenes cartográficas: testimonios e instrumentos de la construcción de la Natal moderna (Brasil, 1847-1924) <i>Angela Lúcia Ferreira, Adielson Pereira da Silva y Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros</i>	67

Espacios en transformación

Los orígenes de la «región metropolitana» vasca, 1860-1930 <i>Manuel González Portilla, Josu Hernando Pérez y José Gregorio Urrutikoetxea Lizarraga</i>	91
--	----

Imágenes de la vida junto al mar. Argentina en las primeras décadas del siglo XX <i>Perla Ana Bruno</i>	115
La ciudad portuaria de Bilbao (1876-1930) <i>Susana Serrano Abad y Manuel Montero</i>	137

Infraestructuras urbanas

La primera modernidad (1860-1890): infraestructura y servicios urbanos en la ciudad argentina de Córdoba <i>Miguel A. Haiquel</i>	159
Abastecimiento y conflictos por el agua en la villa de Orizaba, 1768-1806 <i>Julio Contreras Utrera</i>	179
El ferrocarril, el tranvía y la energía eléctrica: servicios y equipamientos urbanos en Ciudad Parahyba y Campina Grande-Brasil (1883-1926) <i>Doralice Sátyro Maia y Elizângela Justino de Oliveira</i>	197
La política de obras públicas, empleo y comunicaciones del Gobierno de Euzkadí en la Ría de Bilbao <i>Iñaki Etxaniz Tesouro</i>	221
Relación espacial entre los equipamientos y los sistemas ferro-viarios en Barcelona <i>Enrique Viana Suberviola</i>	237

Sociedades

Estrategias económicas de las mujeres en Bizkaia: gestionando los patrimonios inmobiliarios (1863-1936) <i>José María Beascochea Gangoiti</i>	255
Inmigración y servicio doméstico en la transición del Antiguo Régimen a la Industrialización. Torrelavega 1752-1925 <i>Miguel Ángel Sánchez Gómez</i>	273
La ciudad de Valladolid, Michoacán, y sus gastos en mejora para el bien común, 1765-1822 <i>Jorge Silva Riquer</i>	291
El crecimiento colateral: la presión urbana de Bilbao sobre la anteiglesia de Abando. Un estudio de su población y su territorio en el siglo XIX <i>Andere Arregui Civantos</i>	313

Prólogo

La modernización de la ciudad. Rupturas y continuidades en los imaginarios urbanos

Manuel Montero

En el proceso de modernización cada ciudad presentó sus propios ritmos, rasgos y condicionamientos, pero cabe localizar rasgos comunes: crecimiento demográfico sin parangón en periodos anteriores, aumento del espacio urbano, parcelación social, renovación sistemática de sus equipamientos básicos, creación de nuevas infraestructuras asociadas al progreso técnico, renovación comercial para abastecer a una población en crecimiento, surgimiento de la sociedad de masas... Esta evolución gestó nuevos imaginarios sobre el mundo urbano, que permitían la identificación ciudadana con la población y la de esta con el progreso.

La ciudad contemporánea es una ciudad industrial o está inducida por los cambios industrializadores, si no le cabe específicamente tal carácter. Es un mundo urbano burgués, en el sentido de que el nuevo ordenamiento sigue los criterios de la burguesía, el grupo hegemónico. A veces hay enclaves predominantemente obreros, pero se enmarcan dentro de las parcelaciones burguesas del mundo urbano. También los criterios de este grupo social diseñan las transformaciones de las poblaciones tradicionales que experimentaron cambios lentos. También acabaron renovando fisonomía y equipamientos para adaptarse a las novedades que llegan de las urbes que representan el progreso: el ferrocarril, el telégrafo, los nuevos sistemas de alumbrado o los planes de ordenamiento urbano. La modernización urbana siguió su propio impulso, al margen de las preferencias ideológicas y de las estructuras sociales, aunque condicionada por estas.

Nuevas ciudades, ciudades propiamente industriales, ciudades con resistencias doctrinales al progreso político: todas modernizaron infraestructuras y gestaron poblaciones cuya impronta se renovaba. Los sistemas de mecanización y de producción industrial llegaron a los equipamientos.

Los nuevos equipamientos serían de factura industrial, funcionamiento mecánico y utilidad colectiva. A las fuentes diseminadas por la ciudad sucederían las distribuciones de agua en los domicilios, llevadas por conductos elaborados con nuevos materiales. Si las farolas de reverbero, dotadas con su ración de aceite, fueron celebradas como una novedad, llegaría después

el alumbrado público que quemaba gas producido en una instalación fabril y distribuido por tubos soterrados que recorrían toda la ciudad. Había clases, de ciudades y de barrios, pero los servicios colectivos se convirtieron en el santo y seña del progreso urbano. Los tranvías «de sangre», arrastrados por caballerías, evocan hoy una modernidad rudimentaria, pero la aparición de este sistema de transporte urbano constituyó una novedad de características revolucionarias, por representar el progreso.

Tales equipamientos colectivos encarnarían el progreso urbano. Así describía un anarquista español a Estados Unidos, vista como la quintaesencia de los avances modernos: «Sus inmensas ciudades, cruzadas en todas direcciones por ferrocarriles elevados y tranvías eléctricos o de cable, están unidos por colosales puentes o por los veloces medios de locomoción y de transporte»¹. El autor era muy crítico con la sociedad norteamericana, pero cabe imaginarle alguna fascinación por la ciudad moderna: inmensidad, múltiples sistemas de comunicación, velocidad e intensidad vital.

La imagen precedente es de 1893. Las ciudades españolas no se prestaban a similar retrato de la modernidad urbana, pero, a sus ritmos, experimentarían el impulso de la modernización, con la diferencia de que, por lo común, eran ciudades de origen medieval y no el producto de una sociedad creada súbitamente por la masiva inmigración.

Con todo, en algunos casos la modernización transformaría radicalmente las ciudades. En lo que desde entonces se consideraría la parte antigua de la ciudad mantendrían un trazado de evocación medieval, pero este origen pasaría a ser una mera referencia histórica. En muy pocas décadas tales ciudades experimentarían mayores cambios que en los siglos anteriores. La ciudad antigua, remozada, se convertiría en el barrio histórico de una ciudad que solía presentar fisonomías modernas, las de la época en que se construyeron. Se nota especialmente en las zonas burguesas, con los sucesivos estilos arquitectónicos que estuvieron en boga y edificios de aire modernista o regional a fines del XIX y funcionales un siglo después, con la variedad que puede localizarse en las décadas intermedias. También las barriadas obreras reflejan el espíritu de la época, desde las casas para obreros de fines del XIX y comienzos del XX a las moles desarrollistas de los años sesenta o los bloques más descongestionados de finales del XX. La ciudad moderna retrata los sucesivos periodos.

No hay un modelo en la construcción de la ciudad contemporánea, pero sí la concurrencia de circunstancias similares. Bilbao, en el norte de España, representa un caso de modernización urbana rápida, producida a fines del XIX y comienzos del XX. Fue efecto del empuje industrial, precedido y acompañado por la explotación minera. El impulso minero e industrial repercutía sobre una ciudad portuaria, con una población comercial bien asentada, con

¹ Pedro Esteve, *Memoria de la conferencia anarquista internacional, celebrada en Chicago en septiembre de 1893*, Paterson, N. J., 1900, p. 9.

una mentalidad y comportamientos burgueses, lo que le aseguraría elementos de continuidad. Pero el crecimiento, súbito, fue muy rápido, por lo que hubo también una nítida ruptura. De forma característica, el imaginario de la villa se movió entre una y otra interpretación, inclinándose en general por la visión que insistía en la continuidad con los periodos anteriores.

Si se analizan los datos demográficos, el momento álgido del crecimiento se sitúa en el último tercio del siglo XIX, cuando la población se cuatriplicó, al pasar de 18000 habitantes a 83000 entre 1860 y 1900, comenzando un despegue que continuó en el primer tercio del XX, pues en 1930 llegaría a 162000.

Tal crecimiento sostenido, continuo y contundente, transformó sucesivamente la ciudad, con cambios radicales en muy pocas décadas. Lo denota la literatura: las distintas generaciones de escritores bilbaínos evocaban un mundo que había desaparecido, el de su infancia y juventud. Hacia 1900, escribían sobre el Bilbao de los años sesenta del XIX. En los años treinta del XX, acerca del tenso Bilbao del *boom* industrial y de las luchas sociales de carácter épico... Siempre, un mundo que desaparecía y del que solo quedaba la memoria. De ahí el aire nostálgico que desprenden las evocaciones históricas. Miguel de Unamuno fue consciente de esta circunstancia, que evocó aduciendo un particular efecto personal: «Francamente voy perdiendo la gana de volver a Bilbao, y no me deleita el saber de sus progresos. Que progrese, sí, que progrese: mas sin que yo lo vea, a serme posible. ¿No ha de sernos concedido alimentar en el alma el rescoldo de la ilusión romántica?»².

En el caso de Bilbao, las postrimerías del XIX fueron determinantes desde el punto de vista cuantitativo, pero no es esta la única forma de medir el desarrollo de las ciudades. También cuenta la percepción que la ciudad tiene de sí misma. Entre 1865 y 1885 todavía los avances demográficos fueron limitados y, además, entre una y otra fecha se produjo la última guerra carlista. No solo el sitio de Bilbao (1874), también la inestabilidad política repercutió en la ciudad. Pues bien: fue en este periodo cuando la villa tomó conciencia de que estaba experimentando un cambio sin precedentes y de que la transformación gestaba una nueva ciudad, heredera del Bilbao histórico, su continuidad urbana. El escritor Antonio de Trueba lo retrató en 1885, cuando resumió los cambios de los últimos veinte años: «El conjunto del antiguo Bilbao [...] poco ha variado en su aspecto general; pero examinado parcialmente es ya muy otro»³.

En otras palabras: aún no había roto con su recinto histórico ni experimentado transformaciones espectaculares, pero las novedades gestaban una nueva ciudad. La mejor constatación de esta impresión la incluye Trueba de

² Miguel de Unamuno, «Mi bochito», *El Centenario*, revista bilbaína ilustrada para conmemorar el sexto centenario de la fundación de la villa de Bilbao. Firmado «En Salamanca, junio de 1900».

³ Antonio de Trueba, «Bilbao desde hace veinte años», *El Noticiero Bilbaíno*, 21 de junio de 1885.

forma inadvertida, cuando desliza el nombre «el viejo Bilbao» al de hacía solo veinte años antes, anteayer en la vida de una ciudad, señal inequívoca de la profundidad de la renovación que había conocido. ¿En qué había consistido? El relato no cuenta grandes cambios pero incluye los que van asociados al concepto de modernización: rectificación de las calles en el Bilbao histórico, empedrado del piso urbano, reedificación de solares deteriorados, mejora en los accesos, generalización del suministro de gas, eliminación de manzanas insalubres, embovedado de las cloacas, renovación del suministro de aguas, aparición del tranvía para el transporte de mercancías, construcción de nuevos muelles en ambas márgenes de las rías... Y estaban las estaciones ferroviarias, la renovación de los templos, a los que cambiaron las fachadas...

La ciudad se había transformado también desde el punto de vista de las ofertas comerciales. En concreto, «ha variado el aspecto de las tiendas». La principal novedad: la aparición de los escaparates. Las tiendas, que se diseñaban ya para unas clases medias cuyos efectivos aumentaban, presentaban la novedad de contar con escaparates cerrados por cristales de una pieza. La finalidad comercial gestaba una suerte de espectáculo urbano y cambiaba la fisonomía de la ciudad. No era una cuestión menor y reproducía las tendencias que coetáneamente transformaban las principales ciudades europeas y americanas.

Aparentemente, nada había sido revolucionario, pero se multiplicaban los cambios y afectaban a todos los aspectos de la vida cotidiana. De pronto, había periódicos, los anuncios ofertaban productos y echaban mano de valores parecidos al de otros lugares afectados por la renovación industrial: para ofrecer lujo, comodidad, salud... y, sobre todo, novedad: todo era nuevo, de pronto, y tal carácter servía como reclamo comercial.

Se transformaba la fisonomía de la ciudad y, sobre todo, se extendía la confianza en el progreso, con el que súbitamente se asociaba la ciudad. En el caso de Bilbao, no había duda de su identificación con el progreso técnico. La llegada a la villa del primer barco de vapor, acontecimiento ocurrido a comienzos de los años sesenta, había sido una especie de revulsivo, a juzgar por la expectación que suscitó. Luego llegaron los ferrocarriles, el teléfono, el tranvía eléctrico... No ha de extrañar que la época se identificara con el progreso. Lo explicó bien un periodista bilbaíno: «La generación a que pertenezco, que gozó en su niñez de las delicias de la diligencia entre Madrid e Irún, que más tarde asistió al estreno de los ferrocarriles y ahora asiste en Bilbao al estreno del tranvía eléctrico, no puede quejarse de haber venido al mundo en una época de atrasos»⁴. No solo eso, entendía que vivían una especie de culmen de la creatividad humana: «Me figuro que hemos llegado a tales alturas, que muy poco queda por inventar».

⁴ Enríquez, «Bilbao», *El Nervión*, 2 de febrero de 1896.

El caso de Bilbao no es un modelo, pues no es posible establecer ninguno, pero sí una buena representación de las implicaciones diversas que tenía la modernización urbana. Esta no puede reducirse a un par de aspectos, pues fue multifacética, abarcando todos los aspectos económicos, sociales o culturales. La ciudad contemporánea se identificó con la innovación que, como podemos apreciar, se resaltaba para todas las vertientes, fuese la higiene urbana, el diseño de las casas, el aspecto de las iglesias o las comunicaciones. En este caso se apreciaba el primer impacto de la modernidad, inicialmente representada por la construcción de puentes que cruzaban la ría: fueron construidos y reconstruidos por los avatares bélicos, pero lo importante es que desde la Edad Media solo había existido el puente de San Antón y a lo largo del XIX se construyó, además del que sustituyó al tradicional, otros tres, descollando el del Arenal, que se convertiría en la principal arteria de la nueva ciudad. Y, además, se alzaron las estaciones ferroviarias: cinco líneas confluyeron en Bilbao, en esto muy bien abastecida.

Los grandes cambios vendrían después, pero en el terreno de los imaginarios los primeros se produjeron tempranamente.

La innovación es consustancial a la ciudad contemporánea y la encontramos bien arraigada a mediados del XIX. Después, las sucesivas novedades se incorporaron a la visión urbana como señas de identidad y signos de modernidad, en unas poblaciones que se identificarían con el progreso.

Caracteriza a la modernización de la ciudad contemporánea la progresiva ampliación del espacio urbano. Con frecuencia, se amplía su territorio jurisdiccional. El caso de Bilbao es en esto un buen ejemplo, pues antes de la última guerra carlista había comenzado a incorporar terrenos de los municipios vecinos, a los que acabaría anexionando. Su Plan del Ensanche —que suele apreciarse como la mejor representación de la ampliación del espacio urbano—, inmediatamente posterior a la guerra, acompañó a la gestación de la ciudad moderna.

Tiene importancia la ampliación jurisdiccional del territorio municipal, así como la construcción de calles, barrios y barriadas sin solución de continuidad y especializadas social, comercial o económicamente. Pero hay un aspecto que representa aún mejor el fenómeno de la ampliación del espacio urbano, no por la vía de las decisiones administrativas. Lo evidencian la prensa y la literatura, que cuando se refieren a la ciudad no siempre se limitan al ámbito territorial oficialmente considerado parte del municipio. De nuevo nos aporta un buen ejemplo el texto de Trueba antes mencionado y propiamente su expresión era una novedad de 1885. Describe Bilbao, pero al hacerlo no se contenta con mencionar el recinto histórico, por entonces toda la jurisdicción de la villa. Continúa describiendo los terrenos aledaños donde se había iniciado la construcción de viviendas como consecuencia del empuje bilbaíno, así como el establecimiento de instalaciones fabriles en las proximidades.

Su referencia no son los límites municipales ni el Plan del Ensanche, sino el espacio urbano en un sentido amplio. No era «Bilbao», o solo lo era desde

hacía pocos años, pero incluye en el mismo concepto los barrios obreros que se levantaban al otro lado de la ría, la aparición de industrias harineras aguas arriba y de talleres e industrias madereras aguas abajo de la villa. Lo más importante; el retrato de Bilbao en 1885 incluye también los doce kilómetros de la ría hasta la desembocadura. El espacio urbano había crecido y formaban parte de la misma unidad las obras portuarias, las instalaciones de ferrocarriles, la explotación residencial iniciada en la margen derecha, la ocupación extractiva de los montes mineros, las fábricas de hierro, los embarcaderos, Baracaldo, Sestao...

El espacio urbano de la ciudad contemporánea crece, se transforma y construye los imaginarios sobre los que los ciudadanos interpretan la vida cotidiana.

¿Hubo continuidad o ruptura? En estos casos, los intelectuales y escritores urbanos suelen alabar las novedades pero prefieren hablar de continuidades. Quieren suponer que las nuevas costumbres y equipamientos hunden sus raíces en las épocas anteriores. Unamuno hacía constar en 1915 que el Bilbao que conoció en su juventud era «algo nuevo, algo otro», pero inmediatamente aseguraba que la prosperidad de la villa estaba asociada al periodo comercial. «Mercantil fue, en efecto, el engrandecimiento de la villa; villa de mercaderes. La ría, nuestra maravillosa ría, y no propiamente las minas, ni menos las fábricas, le dieron su primer fomento»⁵. El Bilbao de esa época, pero también el de su juventud, era reconocible desde las fábricas y las minas, ruptura con la tradición mercantil, pero se imponía la imagen de la continuidad.

A veces el afán de continuidad adquiriría un sorprendente tono moral. «Bilbao ha sido siempre una villa mercantil, más que fabril», aseguraba rotundo José M.^a Salaverría, que expresaba su nostalgia por un pasado que no conoció, el que arrancó de la Edad Media y consistió en el comercio de trigo, vinos, lienzos y armas. «Aún no hace medio siglo que Bilbao era simplemente una población mercantil: vino el espléndido negocio de las minas, y Bilbao se ensoberbeció, se llenó de oro, perdió la cabeza y se lanzó en magníficas empresas fabriles y bancos». La añoranza por el pasado llevaba a sugerir una historia mercantil sencilla sin grandes alardes empresariales —que no se compagina con la realidad del capitalismo comercial—, trastocada por la ambición económica que trajeron las minas y las fábricas. Se desprendía una suerte de moraleja, cuando se vislumbraba el agotamiento de las minas. Llegaban también los vaticinios de que terminaría así la prosperidad bilbaína y con ella la vuelta a los orígenes. Blasco Ibáñez lo retrató con intensidad: «La Fortuna habría pasado un momento por aquella tierra, como por otros países, sin dejar más que ligeras huellas. Bilbao ofrecería el aspecto de las ciudades históricas de Italia,

⁵ Miguel de Unamuno, «Del Bilbao minero al industrial», *La Esfera*, Madrid, 23 de octubre de 1915.

que fueron grandes, llenando el mundo con el poderío de su comercio, y que hoy son melancólicos cementerios de un pasado glorioso»⁶.

Salaverría daba una interpretación menos drástica a este dilema. En su planteamiento las minas y las fábricas no habrían sido flor de un día porque lo fundamental era «el espíritu emprendedor» de los bilbaínos, herencia del pasado comercial y garantía del futuro: «Morirán las minas, pero nacerán nuevas fuentes de riqueza». Gracias a tal espíritu, Bilbao se había convertido en una gran ciudad y lo seguiría siendo, pero lo importante desde el punto de vista que aquí desarrollamos es el supuesto de que existían las raíces históricas de Bilbao, que llevaban implícita la suposición de la continuidad.

Una visión de conjunto, sin embargo, permite asegurar que a la altura de 1900 podían los factores de ruptura. La fisonomía de la villa había cambiado, lo habían hecho sus negocios, las infraestructuras creaban relaciones antes inexistentes y el propio poblamiento se había transformado radicalmente, por la llegada masiva de inmigrantes, de otras provincias españolas y de los entornos rurales. Subsistía el recinto histórico, pero sus funciones urbanas iban cambiando, a medida que la dirección de los negocios se desplazaba hacia el ensanche y este acogía a las clases medias, mientras los grupos obreros se instalaban junto a las fábricas, las minas o los talleres: en todo caso, fuera del Bilbao histórico.

Hubo, pues, una ruptura profunda y quienes preferían creer en la continuidad tenían que agarrarse a las costumbres festivas y a la creencia en una identidad tradicional del bilbaíno —hecha de pragmatismo, tenacidad y gusto por los negocios—, pero la transferencia de aquel pasado forjado por la gran burguesía mercantil del XVIII al Bilbao de las clases medias solo pudo hacerse de forma algo forzada, a través de semblanzas literarias que proyectarían un costumbrismo amable.

Algunos advirtieron que el esfuerzo era algo voluntarista. «La historia de Bilbao cabe, holgadamente, en un papel de fumar»⁷, explicaba Zugazagoitia en 1917, contestando la idealización del mundo tradicional del que se imaginaba la continuidad. «Ese esfuerzo, paciente y sostenido, puesto en juego para dotar a Bilbao de una historia presentable, acredita precisamente la carencia de ella». La villa era sobre todo hija de las minas y de las fábricas. Y todo era nuevo, hijo de las minas. Todo había empezado ayer, no en épocas remotas. «La verdadera historia de Bilbao arranca de las minas y del quiosco del Arenal. Antes de que la banda municipal ensayase su primer pasodoble, Bilbao era una nebulosa, un pequeño pueblo de menestrales y tenderos». La historia echó andar cuando llegaron a Bilbao los nuevos mineros, los nuevos trabajadores fabriles: gustaba la idea de la continuidad histórica, pero tenía fuerza la que insistía en la ruptura.

⁶ Vicente Blasco Ibáñez, *El Intruso*. Prólogo de Manuel Montero, Ediciones de Librería San Antonio. Barakaldo, 1999, p. 317

⁷ Julián Zugazagoitia, *El Botín, Club de Estudios y debate Julián Zugazagoitia*, Bilbao, 1991, p. 55.

Este libro incluye estudios sobre distintos aspectos relevantes en la construcción y desarrollo de la ciudad contemporánea. Son perspectivas diversas, referidas a poblaciones de cuatro países. Permiten comprobar la existencia de una problemática común, con soluciones a veces similares.

El espacio de la ciudad contemporánea se transforma, pero también se representa. Tres estudios abordan, con sus propias perspectivas, la gestación y funciones de algunas de estas representaciones.

Las guías para viajeros constituyen un género característico del periodo contemporáneo, en el que comienza a ser posible el viaje para una élite y después para capas sociales cada vez más amplias. Son una representación literaria pero que, a su vez, construye imaginarios urbanos con indiscutible influencia. George Alexandre Ferreira Dantas y Barbara Gondim Lambert Moreira analizan las que a comienzos del siglo XX se elaboraron con referencia a algunas ciudades brasileñas, en particular Río de Janeiro, que ilustraron la idea de una sociedad en el camino del progreso.

Los planes que buscan ordenar el territorio urbano caracterizan al proceso de modernización. Los encontramos para todas las ciudades que experimentaron tal transformación. Carlos Jerónimo Mazza analiza los que se elaboraron a mediados del siglo XX en Argentina, que muestran cambios y continuidades. Buscaban corregir los desequilibrios sociales y espaciales, desarrollaron sus propios planos analíticos y propusieron estrategias modernizadoras.

La cartografía generada en Brasil a comienzos del XX queda estudiada por Angela Lúcia Ferreira, Adielson Pereira da Silva y Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros. En su perspectiva, constituyen productos culturales que permiten evaluar el discurso urbano coetáneo, así como las percepciones sobre las que se tomaron las decisiones en el proceso de construcción de las poblaciones modernas. En concreto, estudian su utilización en la construcción de la Natal moderna.

El crecimiento y transformación del espacio urbano caracterizan el desarrollo de la ciudad contemporánea. Tres estudios lo analizan aquí desde distintas perspectivas.

Tales procesos de cambio y crecimiento se producen en múltiples direcciones. Entre ellas se cuenta la formación de tramas interrelacionadas de ciudades. Manuel González Portilla, Josu Hernando Pérez y José Urrutikoetxea Lizarraga estudian aquí el surgimiento de la «región metropolitana vasca» durante el último tercio del siglo XIX y primero del XX, a partir de dos modelos diferenciados, el de la Ría de Bilbao y el de las comarcas industriales guipuzcoanas, que tienden a confluir.

Fue consustancial a la modernización social la aparición del veraneo, que no fue una moda sino que se convirtió en costumbre. Asociado inicialmente a una élite, progresivamente fue adoptado por otros grupos sociales, como signo de distinción social y nuevo concepto de ocio. El fenómeno generó su propio espacio y su discurso. Resulta esclarecedor, al respecto, la promoción

de balnearios y de las vacaciones de sol en Argentina durante las primeras décadas del XX, estudiados con precisión por la profesora Perla Ana Bruno.

La representación habitual de Bilbao a fines del XIX y comienzos del XX es la de una ciudad industrial y financiera, cabecera de una comarca fabril y minera, pero siguió siendo una población eminentemente portuaria. El estudio de la profesora Susana Serrano Abad y de quien firma estas líneas analiza los cambios mercantiles que se produjeron en esa época y la destacada influencia que tuvo la actividad portuaria en la planificación urbana.

No cabe entender al progreso urbano contemporáneo sin atender a la gestación de nuevas infraestructuras, que crearon ciudades capaces de un crecimiento sostenido, conectado con su entorno inmediato y con redes nacionales. Los abastecimientos de agua, los ferrocarriles, los mercados, las instalaciones eléctricas y un largo etcétera formaron parte de este proceso, que fue fundamental y definitorio. Varios artículos los abordan en este libro.

La ciudad de Córdoba, Argentina, creció de forma espectacular entre 1840 y 1914, pues multiplicó por diez su población. Miguel A. Haiquel estudia los cambios que se produjeron en su infraestructura entre 1860 y 1890, el momento crítico de la modernización. Nuevos equipamientos, nuevos servicios... pero también el mantenimiento del viejo orden social y de las desigualdades, que encontrarían una nueva expresión urbana.

El arranque de la modernidad puede detectarse en fechas muy tempranas. Lo comprueba el trabajo de Julio Contreras sobre el abastecimiento de aguas a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX en la villa de Orizaba, México. Fue inspirado por los principios higienistas de origen ilustrado y buscaba conseguir agua corriente y abundante. Fue una decisión técnica que tuvo interés como tal, pero que además repercutió en facetas muy diversas, que afectaban al concepto de propiedad del agua y a mecanismos legales.

La idea de modernización que se propagaba por las ciudades europeas influyó tempranamente en América. Doralice Sátyro Maia y Elizângela Justino de Oliveira estudian cómo repercutió en ciudades brasileñas, en particular en Ciudad Parahyba y Campina Grande. Los efectos de la llegada del ferrocarril —con un trazado inspirado por la élite azucarera— fueron distintos en las dos ciudades, pero en ambas resultaron fundamentales en el progreso urbano. Los comienzos de la luz artificial y del tranvía eléctrico tuvieron sus propias repercusiones y generaron símbolos de la ciudad moderna.

Infraestructuras en época de guerra: Iñaki Etxaniz analiza la forma en que el Gobierno Vasco de 1936-37 afrontó las obras públicas, echando mano de desempleados y buscando la protección de la ciudadanía y el transporte rápido de mercancías, población y tropas.

La ubicación de los equipamientos urbanos tiene una lógica interna relacionada con la construcción histórica de la ciudad. Enrique Viana estudia la relación espacial que existe entre los equipamientos y los transportes ferroviarios en Barcelona. Las redes de ferrocarriles han tenido una influencia efectiva en la propia configuración interna de la urbe.

Los procesos de modernización generaron sociedades complejas, con gran variedad de situaciones cambiantes. Sociedades en construcción, tuvieron problemas y comportamientos específicos. Este libro recoge algunos ejemplos de estas situaciones.

José María Beascoechea afronta una cuestión apenas analizada: la presencia femenina en negocios habitualmente concebidos como masculinos. En concreto, estudia la gestión de patrimonios inmobiliarios entre 1863 y 1936, en Bizkaia, relacionada con la participación de la mujer en el mundo de la empresa, los negocios y los servicios. Hubo ámbitos en los que la gestión femenina jugó un papel más destacado que la imagen pasiva que se atribuye a las mujeres propietarias.

El trabajo en el servicio doméstico, femenino, es el eje del estudio que realiza Miguel Ángel Sánchez con referencia a Torrelavega, Cantabria, España. La perspectiva a largo plazo (1752-1925) y el marco de la inmigración permiten comprender el dinamismo de una pequeña población que se modernizó y creció por la influencia de la industria. Un rasgo destacado de esta evolución fue la especialización del trabajo femenino en el servicio doméstico, frente a la diversificación profesional de los varones.

De la complejidad social que gestan los procesos de modernización urbana da cuenta el estudio de Jorge Silva Riquer sobre la ciudad de Valladolid, Michoacán, México, centrado en los finales del siglo XVIII y comienzos del XIX. La perspectiva son los gastos públicos, que permiten apreciar que la oligarquía local mantuvo poder y privilegios, adaptándose a los cambios del periodo. Observa también la inversión en obras públicas y la compra de bienes inmuebles, indicio de las prioridades sociales establecidas, al tiempo que las autoridades intentaban introducir mejoras que repercutieran en la convivencia.

Una sociedad en transformación: las relaciones entre la ciudad industrial y su entorno comportó a veces tensiones, de muy diverso tipo. Durante buena parte del XIX, fue constante la presión urbana de Bilbao sobre el limítrofe municipio de Abando, que terminaría con la anexión del segundo por el primero. Andere Arregui estudia la paulatina transformación de Abando como consecuencia de esta relación, que significó el cambio de una sociedad rural a otra afectada por las consecuencias de la industrialización.

La construcción de la ciudad contemporánea constituye un fenómeno complejo y variado, que permite múltiples perspectivas. En todo caso, las distintas situaciones establecen algunas pautas y problemáticas comunes, como puede apreciarse del cotejo de poblaciones de Argentina, Brasil, España y México.

Representaciones del espacio

Guías de viaje, arquitectura y espacios de la vida cotidiana en ciudades en transformación a principios del siglo XX

Barbara Gondim Lambert Moreira y George Alexandre Ferreira Dantas

Universidade Federal do Rio Grande do Norte (Brasil)

Introducción

En la edición del 23 de febrero de 1912 de *A Imprensa*, el corresponsal en Washington, Oscar Correa, divulgó las primeras notas de su lectura del «*touriste* desapasionado» Burton Holmes. El artículo mencionado en la publicación está incluido en uno de los volúmenes de una serie de textos impresos de Holmes, que veían la luz adjuntos a una de las revistas de mayor circulación en los Estados Unidos en esa época, *Ladie's Home Journal*. El viajero, desde el punto de vista de Correa, caracterizaría el paisaje carioca con una «nitidez admirable». Los nuevos espacios se configuran, a través de la mirada del viajero, como ambientes de disfrute y ocio que surgen de los cambios que se produjeron a partir de las reformas y demoliciones promovidas por el alcalde Pereira Passos entre 1902 y 1906¹. Las nuevas calles del centro de la ciudad, Tijuca, Corcovado, la Avenida Central en luces crepusculares, Botafogo, Gávea y el Jardín Botánico son temas de sus detalladas incursiones por el territorio de la ciudad y ayudan a posicionar a Río de Janeiro como «la futura ciudad veraniega de los americanos» (Correa, 1912).

El artículo de Holmes sobre Río de Janeiro encontró acogida en otra publicación brasileña. Aunque sea más modesta, la nota publicada en el periódico *Correio da Manhã* tiene importancia porque nos da pistas sobre la naturaleza y la repercusión de sus memorias sobre Río, dada su condición de «resumen de una conferencia impartida por el mencionado caballero en varias ciudades de los Estados Unidos» (NOTAS, *Correio da Manhã*, 09 de febrero de 1912: 1).

Burton Holmes, un viajero americano, acuñó el término *travelogue* y ayudó a construir el imaginario sobre lugares hasta entonces poco explorados en la mente de un público cautivo e incapaz de hacer tales viajes por sí mismo. El *travelogue* puede ser una película o un documental de viajes, un

¹ Hay una importante bibliografía sobre este tema, como, por ejemplo, Paoli (2013), Benchimol (1992) y Del Brenna (1985).

cuaderno, un libro o una charla o conferencia ilustrada que verse sobre los lugares visitados y, lo que es aún más importante, sobre las experiencias que haya tenido el viajero. Como sabemos, la literatura de viajes es un género narrativo y editorial con una larga tradición. De hecho, los espectáculos cuyo propósito era entretener a una audiencia con reminiscencias e imágenes de lugares exóticos o desconocidos, ya tenían lugar desde principios del siglo XIX por lo menos. Sin embargo, Holmes ayudaría a consolidar el disfrute de esta opción recreativa destinada a las masas americanas al juntar la exposición oral y la presentación de imágenes en sus conferencias. Con la creciente popularización de los aparatos fotográficos, con el aumento significativo de la oferta de rutas marítimas regulares, en un contexto de cambios en las relaciones políticas y económicas entre los Estados Unidos y el resto del mundo², países como Brasil se convirtieron en escenario y destino de un número cada vez más grande de visitantes extranjeros que arribaban a sus puertos recientemente mejorados. Las fotografías en sepia que Burton Holmes lleva como botín de sus incursiones por el territorio brasileño, pronto serían objeto de reordenamientos y modificaciones que definirían el modo en que serían presentadas a su público de destino, y de esta manera ayudarían a construir un discurso narrativo sobre el paisaje urbano para dichos espectadores.

En las cada vez más grandes salas de conciertos para un público creciente, sus charlas tuvieron como eje las imágenes captadas en sus incursiones a varios destinos, desde los Alpes suizos a las calles de la ciudad de Fez en Marruecos, fijadas en finas láminas de vidrio coloreadas a mano. Entre los espectadores y la proyección de la linterna mágica, el viajero desvela el recorrido y decodifica las fotografías: Holmes presentaba sus viajes envuelto por las sombras de la enorme sala. Su voz resonaba e iba construyendo la narración en una secuencia que avanzaba más o menos según el trayecto seguido por la expedición original, presentando lugares que a menudo eran totalmente desconocidos en tierras americanas. En las transparencias, las ciudades, las costumbres y los tipos humanos cobran vida y se animan a través de los rayos de luz y, con el advenimiento del cine, sus primeras poses se observan en movimiento.

Holmes, al apuntar la lente de la cámara hacia lo exótico, pretendía aprehender el paisaje de acuerdo con los parámetros clásicos de la literatura de viajes, sobre todo con el uso del método tomado en préstamo de Volney. Como ya hemos discutido, el contenido y grado de «veracidad» de los relatos de viaje de las últimas décadas del siglo XIX y principios del XX estriba en el empleo de elementos del guion de aprehensión de la realidad propuesto

² La bibliografía sobre la política de las relaciones establecidas por los Estados Unidos y los países vecinos, que recibiría la denominación de «panamericanismo», es extensa. En el campo de los estudios de arquitectura y urbanismo, véase por ejemplo Atique (2010).