

recordarnos que no hay mucho nuevo bajo el sol. Y esa conclusión podría ser relevante más allá de los departamentos de politología.

Paul Gillingham
University of Pennsylvania

MARIO BARBOSA y SALOMÓN GONZÁLEZ (comps.), *Problemas de la urbanización en el Valle de México, 1810-1910. Un homenaje visual en la celebración de los centenarios*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa, «Los Centenarios», 2009, 300 pp. ISBN 9786074771336

En ocho capítulos que abordan diversos temas relacionados con la urbanización en el Valle de México durante el primer siglo de vida independiente, este libro propone una serie de interpretaciones que explica el devenir de esta importante zona del país. Además de ser un texto especializado escrito en un lenguaje sencillo y ameno, es un bello libro, bien cuidado, con reproducciones de mapas antiguos, planos modernos y fotografías inéditas.

Uno de los aspectos más relevantes de esta investigación, realizada por seis especialistas, es la construcción y utilización de sistemas de información geográfica que se condensan en una serie de mapas elaborados a partir de textos históricos, cartografía y otros documentos. Estos mapas expresan diversas condiciones en el espacio de la ciudad de México y, en algunos casos, en el valle que la contiene. Es una cartografía de gran riqueza y, sin duda, uno de los aportes fundamentales de la obra. A lo largo de todos los trabajos se hace presente un fructífero diálogo entre geografía e historia que genera la presencia de nuevos enfoques, hipótesis y preguntas sobre la cuenca de México y sus asentamientos humanos.

Otra virtud de esta historia urbana es que los trabajos que la integran tienen líneas de continuidad y preguntas comunes que

la vertebran. No se trata de una simple compilación de artículos afines, sino de una obra colectiva trabajada a lo largo de seminarios en donde se discutieron las hipótesis y propuestas de interpretación. Los ejes tradición y modernidad, espacio público y privado se hacen presentes en los textos de esta obra. Así, cada trabajo ofrece un problema de conocimiento distinto y algunos sugieren nuevas líneas de investigación a la vez que proponen planteamientos novedosos para comprender la urbe.

María Eugenia Terrones en su texto “Una visión secular de la cuenca de México” aborda el tema de las inundaciones que se abatieron sobre la antigua Tenochtitlan a lo largo de la colonia y los remedios que se buscaron a esta amenaza que se cernía sobre la ciudad. La autora subraya que en esta lucha contra la naturaleza se optó por desecar los lagos y entubar los ríos que bañaban el valle y no por buscar un remedio basado en la convivencia de la capital y su entorno lacustre, como sucedía en otras urbes como Venecia y Amsterdam. Detrás de esta decisión de desecar lagos y canales se movían intereses privados empujados por la demanda de tierras de las haciendas y ranchos de los contornos. Terrones plantea la interesante posibilidad de hacer una historia contra fáctica que rescate los intentos por acabar con las inundaciones preservando la hidrografía de la cuenca de México. Sin duda, este ejercicio que apenas dibuja con un ejemplo podría arrojar luz sobre las razones por las que esta posibilidad fue desechada. Me atrevo a decir que la poca profundidad de los lagos posiblemente hacía muy costoso el dragado de canales para la navegación, imposibilitando la competencia con el transporte de personas y mercancías existente. De manera que la gran inversión requerida y lo limitado de las ganancias tal vez expliquen por qué fueron tan escasas las aventuras empresariales en la comunicación lacustre, que podrían haber impulsado la modernización conservando la hidrografía.

El artículo “La ciudad y el Valle de México ante la guerra de 1810”, de Juan Ortiz Escamilla, presenta los desafíos que plan-

tearon los ejércitos insurgentes a la capital novohispana y sus zonas aledañas. Para proteger a la ciudad se inició la construcción de la “zanja cuadrada”, obra de gran envergadura que pretendía proteger a la capital con un gran foso que impidiera el paso a las tropas rebeldes. Dicha obra no fue concluida, pero en cambio, la militarización de las poblaciones del valle de México produjo una institución que, ante la urgencia de defender a la corona, dejó de lado las divisiones de castas, mestizos, negros e indios para formar este cuerpo. También nos habla de las epidemias de tifo y cólera que azotaron a la región, y de qué manera el combate contra los insurgentes generó condiciones tendientes a la igualdad como resultado de la militancia de parte de las clases acomodadas a favor de la independencia.

De nueva cuenta Terrones, en otro capítulo intitulado “La ciudad de México y su *hinterland*: el círculo virtuoso”, muestra cómo se fue ruralizando la antigua zona cubierta por lagos, cómo crecieron las propiedades que rodeaban a la capital, en tanto que ésta se mantuvo prácticamente estática durante la primera mitad del siglo XIX. La demanda de la metrópoli de productos agrícolas fue un detonador del crecimiento de ranchos y haciendas de su *hinterland*, que después se convirtieron en las tierras sobre las que se expandió la ciudad a finales del siglo XIX y durante el XX. La modernización que trajo la llegada del ferrocarril de vapor a este entorno aceleró este proceso y las nuevas líneas férreas siguieron el trayecto de los canales que comunicaban con los poblados productores de frutas, hortalizas y granos. A la vez, las corrientes de agua utilizadas para molinos y fábricas textiles generaron la aparición de poblados obreros en el sur y sur poniente del valle de México. No obstante, la modernización no trajo la preservación de lagos y canales; por el contrario, para poner a la ciudad a salvo de inundaciones se optó por la desecación, privilegiando la permanencia de la urbe y sacrificando sus recursos.

En el capítulo “De acueductos, acequias y atarjeas. Obra hidráulica para la ciudad de México (1770-1912)”, Ernesto Aréchi-ga nos muestra los dos lados de una paradoja. Una ciudad asentada en un lago salobre que necesitaba agua potable al tiempo que luchaba por sacar las aguas pluviales y residuales para sobrevivir. La investigación presenta cómo se inició la excavación de pozos artesianos para extraer agua potable, una vez que los acueductos de Chapultepec, Guadalupe y Santa Fe, de régimen antiguo, se volvieron insuficientes. Los pozos, al tiempo que extraían agua, provocaron el hundimiento de la ciudad. A finales del siglo XIX se inició la construcción del sistema de agua potable entubado de Xochimilco a la ciudad de México. Científicos como el doctor Antonio Peñafiel habían mostrado cómo el agua transportada a cielo abierto estaba contaminada por toda clase de materias orgánicas en descomposición. Asimismo se introdujo un sistema moderno de tubería que llegaba a los domicilios en lugar de a las seculares fuentes. No obstante, el agua entubada no llegó a los barrios más pobres, agudizando la segregación en la ciudad de México. A mediados del siglo XX, cuando el agua de Xochimilco se volvió insuficiente se incrementó la construcción de pozos artesianos, generando un mayor hundimiento de la urbe.

Los desechos y aguas pluviales trataron de ser desalojados mediante la construcción de un sistema de atarjeas subterráneo que desde el siglo XVIII hasta 1873 cubría las necesidades de 50% de la traza urbana; el resto se desalojaba por medio de pipas tiradas por animales que recogían los desechos de las casas. El sistema de atarjeas nunca funcionó a cabalidad a causa del continuo hundimiento de la urbe y el poco desnivel del sistema que provocaba que se obturaran las atarjeas y se fermentaran los desechos. No obstante, la edificación de estos caños fue la punta de lanza para que el Estado controlara la calle como espacio público. Dadas las condiciones orográficas de la urbe y el pensamiento de sus élites, un drenaje moderno iba acompañado de la

deseccación del lago de Texcoco a fin de evitar que las aguas de su vaso inundaran a la ciudad. Así que no fue sino hasta que se terminó con la obras del desagüe del Valle de México que se introdujo el alcantarillado, ideado por el ingeniero Roberto Gayol, quien aprovechó el ligero desnivel del piso de la ciudad para vaciar los escurrimientos al oriente, al canal de San Lázaro, que luego se unía al lago de Texcoco. La red terminó de construirse a principios del siglo xx y contaba con un ingenioso sistema de lavado que fue cegado en 1925. Al igual que el agua potable, el moderno sistema de alcantarillado sólo benefició a los asentamientos de las clases pudientes y las clases medias; muchos barrios populares fueron excluidos. Así llegamos a la gran contradicción del siglo xx, un sistema de agua potable y alcantarillado que no beneficia a toda la población y un uso del agua potable caduco y despilfarrador.

Mario Barbosa en “La ciudad: crecimiento urbano y población” nos presenta los cambios en la expansión de la traza de la ciudad y la población que la habita. A partir de 1860, con la desamortización de los bienes eclesiásticos y la incorporación de tierras agropecuarias al entorno urbano, la superficie de la ciudad creció casi cinco veces entre 1876 y 1910. Se incrementaron mucho los espacios dedicados a la vivienda y, en menor medida, a la vialidad. Por su parte, la población aumentó 2.3 veces entre 1860 y 1910. Es decir, mientras el espacio urbano creció 5 veces, la población lo hizo en poco más de 2 tantos. La expansión de la ciudad benefició los espacios para vivienda y no las vialidades, una muestra de la mano de los inversionistas privados en los nuevos asentamientos urbanos. El crecimiento de la población se debió sobre todo a la migración interna provocada por la violencia rural y los procesos de expropiación generados por las leyes de Reforma.

En su texto, Hugo Betancourt nos habla de “Caminos y transportes en el siglo xix”. Se presenta el problema de la mala condición de los carreteras y las deficiencias del transporte de carga y

de personas en las primeras cinco décadas de vida independiente. El deterioro de los caminos provocó la permanencia de recuas de mulas para abastecer a la ciudad. Este problema terminó con la llegada de los ferrocarriles de vapor. Éstos siguieron el trazo de los canales y muy pronto los suplieron en el transporte de mercancías y personas. El humo y los accidentes ocasionados por la máquina de vapor provocaron que se utilizaran caballos y mulas para jalar los convoyes, hasta que en 1896 surgió el transporte urbano con líneas de tranvías, inicialmente tirados por mulitas y después eléctricos, que comunicaron a la ciudad de México y las poblaciones más importantes de los alrededores. La introducción del tranvía en la vida cotidiana y la posibilidad de moverse rápidamente a mayores distancias y a precios relativamente bajos provocaron el aumento del espacio vivido de la población. Una nueva percepción del entorno.

En “Segregación social y espacios de entretenimiento en la ciudad de México, 1810-1910” María Dolores Lorenzo Río nos habla de las diversiones y entretenimientos de la urbe. Destaca el afán del Estado por educar, poner orden, promover la limpieza y el decoro en la ciudad a través de los espectáculos. Con esta idea las autoridades del ayuntamiento intentaron, con pocos resultados, que las diversiones se realizaran en lugares cerrados y construidos *ex profeso* para controlar a los asistentes. No obstante sus esfuerzos, en los barrios continuó la presencia de espectáculos callejeros de circo, maromeros, títeres, domadores de animales, representaciones teatrales y musicales al aire libre. Al tiempo que la élite y la clase media se divertían preferentemente en teatros, coliseos y cosos, la gente de las barriadas lo hacía en jacalones y teatros donde se presentaban tandas para abaratar los precios. En las diversiones y los espectáculos se impuso el mismo criterio de segregación; las exigencias para vestir y comportarse, pero sobre todo el precio, provocaron que ricos y pobres se divirtieran en sus propios espacios. El ánimo moralizador hizo que los

juegos de apuestas como naipes y ruletas fueran mal vistos, no así la lotería, si bien se aceptaron las apuestas en el hipódromo, a las que eran afectas las clases acomodadas. A su vez, los deportes fueron comunes para las minorías europeas y estadounidenses, quienes practicaron el golf, fútbol, tenis y cricket, entre otros.

El trabajo que cierra esta obra es de Mario Barbosa. En “Límites de la modernización de la capital mexicana durante la década revolucionaria” nos habla de la dramática transformación de la ciudad de México durante el siglo independiente. La ciudad conventual fue dejada atrás por una modernizada que recompuso sus espacios públicos y privados. Se trazaron avenidas, glorietas, jardines, en donde los inversionistas inmobiliarios impusieron sus gustos urbanísticos. No obstante, los límites a la modernización estaban en la segregación social, en donde se confundían los límites entre lo público y lo privado, como en la vivencia de la vecindad. La ciudad segregada propició la permanencia de valores tradicionales comunitarios como la solidaridad. Si bien la ciudad del Centenario mostraba una faz moderna, con una división clara entre lo público y lo privado, su desigualdad era también evidente. En los barrios pervivieron las vecindades sin servicios, estos espacios segregados que se articularon alrededor de los mercados. Así, el autor plantea que en la urbe no existía una vivencia homogénea, sino vivencias parciales del espacio, “el rumbo” surgido en los contornos de los mercados, en donde los capitalinos habitaban, compraban, se divertían y trabajaban. El rumbo, nos dice, delimita los usos sociales del espacio. Durante la Revolución el abasto se detuvo y la ciudad vivió años de pobreza y escasez, las epidemias de tifo e influenza diezmaron a la población, al tiempo que la basura se hacinaba en las calles y otros espacios públicos. Esta experiencia caótica donde no había autoridad generó formas de interlocución nuevas con los gobernantes norteros. De alguna manera, el recuento de los cambios generados por la lucha armada de 1910 en la capital nos recuer-

da los de 100 años antes, presentados por Ortiz Escamilla en su trabajo, donde a consecuencia de la guerra se dio un proceso de cierta nivelación entre los distintos grupos étnicos y la desaparición de los tribunales de las corporaciones.

En suma, esta obra reúne una serie de miradas distintas sobre los problemas urbanos de la ciudad de México, pero sobre todo plantea nuevas preguntas y abre el camino para renovadas investigaciones.

María del Carmen Collado

Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora

ARIEL RODRÍGUEZ KURI, *Historia del desasosiego. La revolución en la ciudad de México, 1911-1922*, México, El Colegio de México, 2010, 228 pp. ISBN 978-607-462-088-7

El estudio de las ciudades durante la revolución mexicana empieza a abrirse camino en la historiografía. Este libro es buena prueba y, es probable y deseable que las sugerencias temáticas y metodológicas que desarrolla, así como sus hallazgos, abran más el campo. A partir de una cuidadosa reglamentación conceptual y metodológica, de un amplio conocimiento de la bibliografía general y sobre México, de investigación en archivos y hemerotecas y de un cúmulo de trabajos suyos sobre el tema, el autor se arriesga y pone pie firme en ese territorio más bien resbaladizo que solemos llamar “modernidad”. De este modo integra la Revolución en el universo de las revoluciones políticas modernas y en este sentido invita a considerarla más que como un período meramente nacional e idiosincrásico. El libro de Ariel Rodríguez Kuri investiga aspectos sustantivos de la historia de la cultura urbana y de la historia política moderna en un sentido que puede llamarse comparativo.