

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, pp. ISBN 9786074771336

A lo largo del año 1791, el erudito novohispano José Antonio Alzate y Ramírez publicó una serie de descripciones topográficas sobre la ciudad de México. Desde la tradición neohipocrática, Alzate presenta explicaciones sobre las aguas, los aires y la orientación de la ciudad, así como sobre sus recursos naturales y humanos. Ostensiblemente, el interés de Alzate rebasa la mera curiosidad científica y sus descripciones topográficas son parte de una estrategia política: en su calidad de conocedor local de la ciudad que observó y estudió a lo largo de su vida, Alzate reclama para sí el derecho de hacer propuestas sobre el destino de la urbe que se discutía fervientemente en aquel momento de finales del siglo XVIII. Ante proyectos europeos de desecar el lago de Texcoco, el criollo muestra la importancia de las lagunas para el futuro económico y social de la ciudad: lagos y canales aseguraban transporte barato y la caza de patos y la pesca eran un medio de subsistencia para los más pobres que vivían en las orillas de las aguas. Por otro lado, desecar los lagos, argumentaba Alzate, sólo dejaría atrás un polvo cáustico que nada servía para la agricultura y que se infiltraba en los pulmones de la gente provocando enfermedades. Los pobres que vivían de la cacería y la pesca y de vender petates de junco, serían víctimas de hambrunas y no tendrían más opción que engrosar las hordas de pobres, hambrientos y harapientos que pululaban por el centro de la ciudad de México. A lo largo de los siguientes dos siglos, los lagos que circundaban la ciudad de México se vieron seriamente mermados por reformas que veían en el control, y sobre todo en la desaparición de los lodazales y de los pantanos, un sello inequívoco del pro-

greso y de la modernidad. Alzate perdió el debate. Pero, más que evaluar el mérito de sus predicciones, quisiera hacer aquí hincapié en uno de los rasgos más innovadores de su pensamiento sobre la ciudad: lejos de separar entre naturaleza y cultura, para Alzate la ciudad formaba un complejo equilibrio entre su geografía y los actos que pretendían aprovechar, reformar o desaparecer sus rasgos. Cambiar cualquiera de sus variantes —humanas o naturales— implicaba un cambio irrevocable en el delicado equilibrio de la ciudad lacustre. En otras palabras, para Alzate, la geografía era historia, el espacio, tiempo.

El libro *Problemas de la urbanización en el Valle de México, 1810-1910* aborda algunos de los retos más persistentes en la urbanización de la ciudad de México entre la independencia y la revolución (varios de estos problemas desafiaban ya a los contemporáneos de Alzate): la relación de la ciudad con las lagunas que la rodeaban y los canales que surcaban su interior, el manejo del exceso de agua y de los deshechos, el transporte, el congestionamiento, el aprovisionamiento con víveres y agua potable, el crecimiento demográfico, el control y segregación de los espacios públicos, la regulación de las costumbres y hábitos de la población urbana, la seguridad y el bienestar físico y moral de los habitantes. Los ocho artículos constituyen, en palabras de sus editores, “una síntesis temática de importancia para la historia local” y piensan los retos enfrentados por la ciudad de México a lo largo del siglo XIX desde una convicción que comparten con Alzate, a saber, la geografía es historia; el espacio, lejos de ser natural, es producto de las decisiones y los gestos que aspiran leerlo, clasificarlo, representarlo, exhibirlo, intervenirlo, controlarlo.

Que el espacio constituye el eje articulador del libro es evidente: el subtítulo de esta compilación, “Un homenaje visual en la celebración de los centenarios”, nos adelanta la riqueza y calidad gráfica del libro, que consiste en un número considerable de fotografías, dibujos, grabados de la ciudad y de su gente, así como

tablas, mapas y planos, provenientes de varios archivos, nacionales e internacionales. Celebro la complicada labor que desarrollaron los editores y los autores, de localizar, recopilar y reproducir estas imágenes con el propósito de enriquecer los textos con registros visuales poco explorados. El compromiso del libro con lo visual rebasa, sin embargo, la mera reproducción de imágenes preexistentes. Mediante Sistemas de Información Geográfica (SIG) —orientados a la representación y análisis geográficos de eventos y objetos— se prepararon 35 mapas que incorporan información proveniente de folletos, reportes y periódicos, hasta planos y mapas del siglo XIX.

El valor del análisis espacial no es exclusivamente representacional sino sobre todo heurístico: el análisis del espacio sirve no sólo para integrar datos a mapas del siglo XIX, sino para imaginar nuevas preguntas y articular relaciones antes no previstas. Para Mario Barbosa, por ejemplo, una serie de mapas sobrepuestos permite reconocer de un vistazo cambios en los contornos de la ciudad a lo largo del siglo XIX y concluir que al crecimiento urbano le correspondió también una mayor densificación demográfica en algunas zonas, o sea, que la ciudad se expandió espacialmente porque las élites llegaron a vivir en fraccionamientos con manzanas holgadas y amplias en el poniente, mientras los sectores populares experimentaron una mayor aglomeración. En su artículo que cierra el libro, Barbosa nos presenta un mapa de principios del siglo XX donde ubicó mercados, lugares de trabajo en la calle, habitaciones de trabajadores callejeros, para exhibir la presencia de rumbos y desmentir algunos de los supuestos con los cuales se han estudiado las ciudades modernas: la forma de vivir la ciudad no correspondía a categorías funcionales o administrativas, sino a usos sociales específicos. Asimismo, el análisis espacial refuerza el argumento de Hugo Betancourt León, de que la llegada del ferrocarril a México implicó también una nueva concepción del tiempo, del trabajo, de la ciudad y sus alrededores.

res: a principio del siglo XIX, el espacio vivido por los habitantes se reducía a unas cuantas calles; el tren y el tranvía hicieron posible que los trabajadores viajaran desde sus vecindades a fábricas como la de Loreto y que los acomodados tuvieran sus casas en Tacubaya.

El “giro espacial” en la historia y en las ciencias sociales, reza la introducción, resalta la especificidad y las particularidades de los lugares y renuncia a las grandes generalizaciones. Pero, aun cuando se interesan por momentos y coyunturas particulares, los ocho ensayos de este libro no esquivan las visiones de conjunto: María Eugenia Terrones López abre la colección con una visión secular de la cuenca de México, reseñando los diferentes proyectos —desde la época prehispánica hasta el siglo XX— para desecar los lagos que circundaban la ciudad. Otros autores, Ernesto Aréchiga Córdova, Mario Barbosa, Hugo Betancourt León, María Dolores Lorenzo Río, siguen procesos de larga duración —camino y transportes, reglamentación del ocio y del espacio público, obras hidráulicas— que se escapan a las cronologías rígidas y no coinciden con fechas canónicas (a pesar de que el título del libro insiste en celebrar los centenarios). Las historias abarcadas por los autores no son tanto historias de rupturas sino de continuidades, de obstinación, resabio, resistencia, de difícil convivencia de la tradición y la modernidad. Ernesto Aréchiga encuentra, por ejemplo, la presencia de viejos sistemas coloniales de consumo del agua y de canalización de desechos, como atarjeas, acueductos, zanjas, que serán reemplazados por el sistema actual de desagüe hasta finales del siglo XIX. En la ciudad de María Dolores Lorenzo persisten los espectáculos callejeros de todo tipo —algunos heredados de las formas de diversión y entretenimiento coloniales—, cuando la moral pública dictaba encerrar los espacios de entretenimiento para controlarlos mejor. La ciudad de México de 1910, que pretendía ser metrópoli moderna, conservaba “sus rasgos de centro comercial con un alto porcentaje de población

indígena, campesina e inmigrante interna que seguía viviendo a su manera los espacios públicos y se acostumbraba lentamente a la transformación y modernización”.

Uno de los retos de la historia de larga duración es cómo no caer en teleologías fáciles: las cosas ocurrieron porque tenían que ocurrir de una y no de otra forma. Los ensayos más logrados de esta compilación nos muestran que la historia no es ni natural ni evidente y que las decisiones que marcaron el destino de la ciudad no fueron tomadas porque tenían un valor intrínseco o encerraban verdades absolutas frente a propuestas que no triunfaron, sino porque correspondían a resistencias, inercias, intereses y usos específicos. María Dolores Lorenzo exhibe cómo, bajo el pretexto de la educación, filantropía, decoro y salud moral, se ensanchó la diferenciación de los espacios de ocio para las élites y los sectores populares —tendencia observable desde finales de la época colonial. ¿Qué se ganó con los cambios que experimentó la ciudad a lo largo del siglo XIX? Por el contrario, ¿qué formas de vivir la ciudad quedaron atrás? Hugo Betancourt escribe, por ejemplo, que dejar la mula por el tranvía implicó no solamente un cambio en la percepción del tiempo y del espacio sino nuevos patrones de migración, de comunicación y de experiencias colectivas. En un evocador cuento de Manuel Gutiérrez Nájera, el tranvía es un espacio de convivencia donde el pasajero/detective lee las fisionomías de los demás pasajeros, los observa, se pregunta por sus secretos. Como los cafés y las tertulias, el transporte colectivo representa en el siglo XIX una forma nueva de sociabilidad. Esto nos lleva a preguntarnos a la vez, ¿qué perdimos a lo largo del siglo XX, al renunciar cada vez más al transporte colectivo a favor del auto individual?

La tecnología, reflexiona Betancourt, es mucho más que un asunto pasivo de vidrio, acero, madera, vapor o electricidad: ciertos sistemas tecnológicos —trenes, tranvías, barcos, redes de agua potable— son inseparables de hábitos sociales, articulan usos y

rituales de tal forma que resulta casi imposible pensar que la vida sería posible sin ellos. La moderna red de alcantarillas, triunfo del porfiriato, nos explica Ernesto Aréchiga, por ejemplo,

[...] fue una base material para la difusión de dos innovaciones introducidas en las viviendas de la ciudad: el baño de ducha y el agua de la taza de baño [...] ambos aparatos significaron nuevos hábitos de higiene entre la población, nuevos gestos cotidianos para la limpieza del cuerpo, cierto grado de despreocupación en torno a las aguas residuales.

Fueron desplazados los aguadores que aprovisionaban con agua las residencias, desaparecieron los lavaderos públicos que congregaban a los habitantes de una vecindad en torno a la única toma de agua. La ciudad —o partes de ella— se modernizaba según nociones higienistas ilustradas. Híbrido tecnológico-social, el régimen moderno del uso del agua es reflejo de una serie de decisiones racionales que parecen hoy imposibles de revocar. No obstante, Ernesto Aréchiga nos invita, precisamente, a desnaturalizar las tecnologías y los rituales que articulan sus usos, a explorar sus contradicciones: los servicios urbanos de agua potable y alcantarillas nunca beneficiaron a toda la población y, más preocupante todavía, el consumo moderno de agua nos parece hoy, más que nunca, caduco y amenazador por despilfarrador.

En el ensayo final, Mario Barbosa se sitúa en el año crítico de 1910 para preguntarse por los límites de la modernización urbana. Destaca, como lo han hecho varios autores, las contradicciones del proyecto modernizador: si hubo mejores sistemas de transporte o de agua, no todos los habitantes de la ciudad fueron favorecidos. Si la ciudad creció, lo hizo de maneras diferentes para los ricos y los pobres. Una tendencia constante a lo largo de cien años fue la mayor fragmentación de la vida pública, la reducción de la convivencia entre distintos sectores sociales, la segregación

gación de los espacios públicos. El mérito del libro, sin embargo, no radica simplemente en la habilidad de los autores de reseñar tendencias, sino en descifrar los gestos y decisiones que impulsaron las modificaciones urbanas durante el siglo XIX, no como cúmulo de actos irrevocables, sino como momentos coyunturales, tomas de posición, justificaciones, encuentros de miradas y propuestas. En cada momento, nos invitan a reflexionar los autores, hubo alternativas y elecciones, se jugaron supuestos sociales y culturales, intereses económicos y políticos, concepciones espaciales. Cuando dejemos de escribir la historia como la progresión natural de momentos ineludibles, el presente también se volverá más maleable.

Miruna Achim

*Universidad Autónoma Metropolitana-Cajimalpa*

MARCO ANTONIO SAMANIEGO LÓPEZ, *Nacionalismo y Revolución: los acontecimientos de 1911 en Baja California*, Mexicali, Centro Cultural Tijuana, Universidad Autónoma de Baja California, 2008, 648 pp. ISBN 9789707351035

Durante un largo tiempo, ha existido la impresión entre los historiadores de que los estudios realizados en torno a la revuelta magonista en Baja California en 1911 habían sido efectuados con una visión desde afuera, sin indagar lo bastante sobre las características de la región en donde tuvieron lugar muchos de los acontecimientos. También se consideró que no se habían analizado con suficiente detalle los diversos grupos de esta zona cuyos miembros se habían involucrado en la campaña de una u otra manera.

El libro reciente de Marco Antonio Samaniego López, *Nacionalismo y Revolución: los sucesos de 1911 en Baja California*, es