

IMAGEN URBANA, NACIÓN E IDENTIDAD. UNA HISTORIA DE CAMBIOS Y PERMANENCIAS EN EL SIGLO XIX MEXICANO

Eulalia Ribera Carbó

Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora

¿Se puede hablar de la imagen de la ciudad del siglo XIX cuando se está pensando en los conceptos que marcaban la construcción de la nación mexicana en los convulsos años decimonónicos? ¿Se puede escribir sobre la ciudad del siglo XIX cuando se reflexiona en el desarrollo de la identidad nacional o en las explicaciones que de ella ha dado la historia?

Una nación, una nacionalidad, puede articularse y reclamar su existencia, aún sin contar con formas de gobierno propias; pero jamás una nación cobrará verdadera identidad sin estar vinculada a un territorio, así se trate de un territorio mítico. Por eso, cuando en el siglo XIX se universalizaron los principios “civilizadores” y modernizadores de la Revolución Francesa, como única vía para dismantelar a las instituciones y a las formas de poder del antiguo régimen, los nuevos Estados nacionales no podían lograr verdaderamente su consolidación acabando únicamente con las barreras internas a la actividad económica, atacando a las corporaciones civiles y eclesiásticas y haciendo esfuerzos por individualizar la vida social. Era imprescindible también integrar y controlar el espacio geográfico; y las ciudades han sido y son pieza clave para ello. Como ha dicho Alain Musset, las ciudades representan los clavos de una red urbana que es la que determina la organización regional del territorio, y finalmente permite su control (Musset, 2001).

Pero además la ciudad es el escenario en el que mejor se expresan la estructura y las jerarquías de una sociedad. En la ciudad, la formación de nuevas identidades nacionales se traduce en el arreglo y la dinámica de los espacios urbanos, desde la conformación de los trazos del plano, la organización de las

infraestructuras y los lenguajes arquitectónicos, hasta el acomodo de los usos del suelo, la administración, el funcionamiento de las instituciones y el carácter de los ámbitos públicos. Los actores sociales capaces de incidir sobre la fachada urbana como un símbolo de su poder, trabajan para adecuarla a sus intereses y se esmeran para crear una imagen acorde con sus concepciones ideológicas del mundo.

Hemos de remontar necesariamente hasta el siglo XVI. La enorme empresa de conquista y colonización que emprendieron los españoles por territorio americano cifró buena parte de su éxito en la estructuración de un universo bien organizado de centros urbanos, que sirvieron para ejercer el control territorial y lograr la imposición ideológica de un nuevo esquema social a los pueblos sometidos. Rebasada la mitad del 1500 la labor de fundación de ciudades había sido intensa como no lo volvería a ser después, y en ella los ejecutores proyectaron una combinación de experiencias urbanas previas surgidas de la propia realidad de origen y del trabajo castrense aprendido en las guerras de reconquista contra los moros, sobrepuesta en pocos casos a las estructuras existentes de ciudades precolombinas.

La convergencia de ese desempeño práctico con las teorías urbanas renacentistas y los principios de la ciudad ideal cristiana se convirtieron en 1573 en la normativa jurídica que enmarcó a un bien definido modelo de ciudad, aunque la palabra escrita llegara con las ordenanzas de Felipe II, cuando mucho del trabajo ya estaba hecho (Gutiérrez, 1992).

Las *Ordenanzas de descubrimiento y población* representan, según Leonardo Benévolo, la primera ley urbanística del mundo moderno, que atiende asuntos relativos al sitio adecuado para el poblamiento, a la jerarquía y a las tierras de propiedad municipal, a la localización conveniente de ciertos usos del suelo, y a las formas urbanas (Benévolo, 1982). Tres elementos definen el plano de la ciudad: las plazas, las calles en línea recta y las manzanas dibujadas por ellas. La trama ortogonal con calles que se cortan perpendicularmente equivale al espacio urbano en el que se asienta la población española. Decían las ordenanzas que dicho espacio debía organizarse y edificarse pronto, para que cuando los indios lo vieran “les cause admiración y entiendan que los españoles pueblan allí de asiento y no de paso y los teman para no osar ofender y respeten para desear su amistad.” (Altamira, 1950: 273).

La *traza*, así nombrada y concebida como un sinónimo de la ciudad, tan conveniente para la ocupación de los nuevos territorios conquistados y el control efectivo de la población insumisa, tenía su origen en un núcleo central, generador y articulador de todo el sistema urbano: la plaza mayor. Era ésta el elemento que dirigía el dibujo del mapa urbano, pero además, concentraba los edificios y las funciones más relevantes del poder y su administración: la iglesia mayor, la casa de concejo y cabildo, y la casa real, lo que la convertía también en un centro simbólico, la referencia obligada de toda población, y en un conjunto impo-

nente y con grandes posibilidades de “convencer” sobre el nuevo orden social (Aguilera, 1982).

No sólo eso. En las ordenanzas, a la plaza se la señalaba como el lugar más adecuado para las fiestas cívicas, se sugería explícitamente la edificación en ella de las tiendas para los comerciantes más importantes, y se recomendaba que, en los edificios que la bordeaban y en las cuatro calles que de ella salieran, se construyeran portales para la comodidad de la concurrencia. Así que la plaza debía ser el centro del poder civil y religioso, hito principal de la imagen urbana, núcleo comercial y punto obligado de reunión. En el resto de la malla, los solares de las manzanas se repartirían a los pobladores empezando desde la plaza mayor, y el esquema se reproduciría a escala a partir de las plazas menores como sede de las parroquias y monasterios, y responsables de la unidad de los barrios.

Trescientos años pasaron de dominio de España sobre suelo americano. Tiempo de sobra para que, en su transcurso, las ciudades crecieran y evolucionaran. Lo hicieron, pero resulta que el proyecto de ciudad colonial respondía adecuadamente a las exigencias de una organización económica y unas relaciones sociales relativamente estables durante el absolutismo de los Austrias, así que, más que modificarse, el proyecto se consolidó. Además, la simplicidad y versatilidad de la cuadrícula permitía integrar transformaciones con relativa facilidad sin que por ello se alteraran las directrices principales del diseño urbano.

Las cosas empezaron a cambiar hasta la segunda mitad del setecientos.

Las últimas décadas del Siglo de las Luces fueron para el mundo hispanoamericano, y especialmente para el mexicano, décadas de reorganización económico-administrativa, que a impulso del iluminismo despótico de los Borbones propiciaron un importante crecimiento demográfico. El aumento de la población, sobre todo en los centros urbanos más ligados a las reformas administrativas y beneficiados por el auge económico, creó nuevos imperativos en la organización de las ciudades. Y esto, conjugado con el racionalismo científico y la persistencia de un espíritu barroco que había encontrado profundo eco en la sensibilidad americana, generó proyectos y políticas de reordenamiento urbano que, con mayor o menor éxito, distinguieron el final de la era colonial.

Se hicieron esfuerzos por mejorar y renovar la infraestructura con obras de empedrado y en los sistemas de drenaje y de iluminación. La limpieza de las calles preocupó a los “planificadores”, y un énfasis en el embellecimiento ciudadano estuvo siempre presente. Se instalaron fuentes, se diseñaron nuevos paseos y, cuando se pudo, se insertaron escenografías con monumentos escultóricos en perspectiva, glorietas y forestaciones simétricas. Se reglamentó la edificación privada y se hizo mucha reconstrucción con materiales más sólidos y formas más complejas, inclusive en altura. Se invirtió en los edificios públicos a manera de contrapunto al esplendor de las construcciones eclesíásticas.

Ordenanzas reales dispusieron la ubicación de los cementerios extramuros, se organizaron nuevos hospicios, hospitales y escuelas superiores, y como

parte del mismo influjo se construyeron algún teatro, algún jardín botánico y algún museo.¹

Sin embargo, en definitiva, en esos años de administración borbónica sólo se vieron los prolegómenos de la transformación de corte ilustrado que se consolidaría muchas décadas después, y que de momento dejaba las puertas abiertas a las nuevas formas de pensar y de construir la ciudad.

Se ha calificado el siglo XIX como el de la modernidad urbana. Modernidad en términos del ensanchamiento y el retrazado de las líneas del mapa, de la refuncionalización de su suelo; modernidad por las innovaciones tecnológicas en las infraestructuras y los equipamientos, por el alcance de los servicios, por la manera distinta de concebir su administración, por las formas novedosas y eclécticas en el arte; y modernidad también cuando todas juntas se traducen irreversiblemente sobre el espacio urbano en una nueva imagen de la ciudad.

Son las ciudades desfiguradas por la revolución industrial las que han establecido el patrón de referencia. En ellas la nueva forma de producción concentrada en las fábricas determina la llegada multitudinaria de la gente del campo para emplearse como trabajadores asalariados, y los centros industriales, súbitamente sobrepoblados, se enfrentan a graves problemas por la falta de vivienda, el hacinamiento y la insalubridad. Las ciudades, caracterizadas por una estructura unitaria y compacta, ven rotos sus equilibrios e inician un crecimiento complejo en el que la burguesía industrial, los propietarios del suelo, los constructores y el Estado actúan intentando adecuar los espacios a las nuevas exigencias económicas, para resolver las dificultades más apremiantes que amenazan la estabilidad social y la seguridad de todos los habitantes urbanos, y se esmeran para lograr una escenografía ciudadana digna de su poder y magnificencia.

Pero inclusive allí donde la industria moderna no se instaló, los efectos del nuevo sistema productivo se dejaron sentir cuando en la competencia de las grandes potencias por repartirse al mundo, los pueblos precapitalistas fueron incorporados a las formas de trabajo e intercambio de un mercado internacional que determinó, en mayor o menor medida, alteraciones en el orden y el equilibrio al interior de las ciudades.

Tal es el caso nuestro, en el que la revolución industrial del siglo XIX, concebida con las medidas del por excelencia patrón inglés, no se produjo ni de lejos a cabalidad, y por lógica consecuencia tampoco la magnitud de los reacomodos urbanos de estas latitudes fue pareja a la de los del modelo clásico establecido para las ciudades “centrales” del sistema capitalista decimonónico.

Pero si en nuestras ciudades no siempre podemos hablar de la industria como motor principal de su expansión y su transformación durante el siglo XIX, sí podemos en cambio hacerlo con más seguridad de un crecimiento económico

1. Citamos algunos trabajos sobre las ciudades durante la época colonial que pueden consultarse: Borah, 1980; Gutiérrez, 1992; Hernández, 1998; Lombardo, 1987; Morales, 1994; Sánchez de Tagle, 2000; Yujnovsky, 1971.

ligado al sector externo. Y así, aún cuando las transformaciones urbanas en unos lugares y otros hayan seguido pautas distintas en formas y tiempos, los paralelismos evidentes que se pueden encontrar en ellas son los que permiten reconocer la incorporación de todas a un sistema económico globalizado, que exige un orden espacial, y de la mano impone también normas, modas y gustos estéticos.

Decíamos que los finales de la Colonia habían sido, sobre todo para México, de considerable crecimiento económico y el flujo de riqueza se había manifestado en el esplendor de las ciudades más favorecidas. Pero con el fin del gobierno imperial desapareció la burocracia española de gran jerarquía para ser sustituida por otra menos bien pagada y sin el prestigio social de aquélla, el clero militarizado por la guerra de independencia quedó empobrecido, y entre las clases pudientes irrumpió un sector militar que aunque indudablemente poderoso, era de un extracto mucho más rural que urbano. En las ciudades pequeñas, más que en las capitales, la expulsión de los españoles desmembró a las élites locales formadas por hacendados regionales, pequeños comerciantes y administradores públicos (Halperin, 1980; Moreno, 1972).

He aquí el gran freno al crecimiento urbano. Las fortunas particulares y públicas quedaron mermadas. Con el marasmo económico provocado por la crisis de las actividades que habían dado el gran empuje anterior, las ciudades entraron en un período de abatimiento y deterioro evidentes.

Hasta la mitad de siglo el estancamiento dominó el panorama y las estructuras físicas de las ciudades permanecieron prácticamente intactas, apareciendo única e irremediamente sobre ellas, las ruinosas huellas del paso del tiempo. Los esfuerzos de las autoridades a duras penas alcanzaban para ir paliando desperfectos y resolviendo las necesidades más apremiantes, y solamente se puso cierta atención en los servicios de agua, de alumbrado público, de pavimentación y limpieza, pero poco o casi nada se hizo por innovar en funcionamientos, corregir problemas o en el acicalamiento de la imagen urbana.

Para 1850 la traza, el sistema económico y los patrones de la propiedad del suelo en la ciudad no habían cambiado significativamente, todo estaba en un penoso abandono, y el conjunto reclamaba una pronta atención (Kemper y Peterson, 1979). Pero en unas estructuras prácticamente inalteradas empezaron a producirse cambios en el funcionamiento y en el uso social de los espacios.

La apertura comercial que se produjo con la independencia trajo aparejada la destrucción de algunos sectores artesanales y la imposición de nuevas modas y pautas de consumo, directamente importadas de otros lugares del mundo, y que exigían la proliferación de ciertos oficios. Tulio Halperin habla del aumento en todo Hispanoamérica en el número de relojeros, de sastres, de modistas y de boticarios. Después de 1850 se instalan en muchas ciudades medias mexicanas especialidades comerciales nuevas como relojerías y cervecerías en manos extranjeras. La delantera en los registros mercantiles la ocupan siempre mexicanos y españoles, pero van apareciendo otras nacionalidades en las listas, y

umentando en número y porcentaje los franceses en los negocios de ropa. Los comerciantes extranjeros se fueron colocando en lugares clave de las nuevas estructuras mercantiles y paulatinamente se fueron integrando, convirtiéndose en residentes permanentes y miembros indiscutibles de la sociedad. El crecimiento mercantil y del mercado interno, junto con algunas iniciativas importantes de fomento público favorecieron también la aparición de pequeña industria manufacturera de productos como cigarros y cerillos, cerveza, jabón, aceites, alimentos de conserva, cemento, azúcar refinada, hilados y tejidos entre otros, y todo junto incrementó las rentas personales de sectores medios urbanos y repuso un poco los agotados tesoros del erario público. (Carbó, 1988; Halperin, 1980; Potash, 1986; Ribera, 2002 a).

Las viejas oligarquías y los allegados a ellas con el prestigio logrado merced a los cambios traídos por la independencia cerraron filas marcando lo más claramente posible las distancias con el resto de una sociedad, y especialmente de las clases medias urbanas, que inevitablemente se había democratizado en algo bajo el empuje del liberalismo. Ese *nuevo patriciado*, así llamado por José Luis Romero (Romero, 1976), se esforzaba por demostrar su distinción. Tenía que hacerlo con todos los medios a su alcance, y tal vez el más importante era el de la ciudad misma. Como grupo con capacidad de presión y decisión en los organismos de gobierno, las oligarquías urbanas promovieron cambios encaminados a reforzar el carácter privilegiado y las condiciones de bienestar y ostentación de ciertos espacios dentro del ámbito ciudadano.

Era el inicio del desperezo urbano y de los verdaderos cambios modernizadores de las ciudades, potenciados por la consolidación definitiva del ideario liberal después de la restauración de la república y el advenimiento de la paz porfiriana. La aplicación de las Leyes de Reforma y la desamortización de los numerosísimos bienes inmuebles de la Iglesia empezó por infringir una drástica modificación en el régimen de propiedad del suelo. Bástenos dar el ejemplo de la ciudad de México, en la que en 1813 un 47% del total del valor de las fincas urbanas estaba en manos de la poderosa corporación; casas de alquiler y vecindades distribuidas por toda la traza antigua y, por supuesto, los conventos en las grandes superficies de suelo que abarcaban (Morales, 1976).

En la mayor parte de las ciudades mexicanas, las leyes de desamortización y nacionalización significaron, en términos del mapa, la división de predios conventuales en lotes de mucho menor tamaño que se fueron edificando o reedificando a continuación. Grandes manzanas ocupadas por claustros y huertas se convirtieron en otras varias más pequeñas, delimitadas por nuevos tramos de calles que se abrían regularizando la cuadrícula de los trazados viales. Los ayuntamientos intentaban con más o menos suerte abrir o corregir callejones obstruidos y torcidos y determinaban dejar arruinar las casas que estorbaran al logro del viejo anhelo de la rectitud.

En la ciudad de México, y en menor proporción pero también en otras ciudades del país, las obras de fomento y de infraestructura del Porfiriato contribuye-

ron a la alteración del perfil cartográfico de la urbe, al hacer factible el crecimiento más allá de sus antiguas fronteras. En treinta años la extensión de la capital casi se quintuplicaba y eran trazados más de veinticinco fraccionamientos destinados a la habitación de clases medias de comerciantes y profesionistas, los más a población obrera vinculada a las nuevas fábricas orientadas al consumo interno o bien a las infraestructuras y servicios del Estado liberal en consolidación, como eran el ferrocarril, el rastro, la penitenciaría, hospitales o almacenes. Por último aquéllas diseñadas a todo lujo para la residencia exclusiva de las oligarquías del régimen.²

Lo que es importante hacer notar, es que con este ensanchamiento de la superficie urbana nos enfrentamos a algunos de los fenómenos característicos de las ciudades modernas como la especulación sobre la propiedad del suelo y la construcción urbana convertida en un gran negocio.³ Las ciudades crecen a iniciativa de los inversionistas privados que compran tierras rurales baratas, para fraccionarlas y convertirlas en suelo urbano de mucho mayor valor. Se trata de un crecimiento que no sigue normas de planificación, sino que resulta más bien del libre criterio del fraccionador, sobre todo porque los ayuntamientos cumplen un triste papel, imponiendo normas a través de reglamentos que casi nunca son respetados, y haciendo las concesiones de urbanización cuando la obra ya está hecha en muchos de los casos (Morales, 1978).

La reactivación de la obra pública y privada al correr de la segunda mitad del ochocientos también hay que situarla a la luz de las orientaciones artísticas y urbanísticas de la época. Hay que recordar que el siglo XIX, como el XVI, es el siglo de las utopías urbanas, ya no en la búsqueda renacentista de la ciudad perfecta, sino a partir del análisis de los efectos negativos de la Revolución Industrial.

La reflexión en torno a las terribles condiciones de vida de los trabajadores urbanos y el problema de la vivienda obrera, acerca de la necesidad de servicios de beneficio común como los relacionados con la salubridad y la higiene o la educación y el esparcimiento, y también sobre las posibilidades que ofrecían las innovaciones científicas y tecnológicas en el mejoramiento de la forma urbana, generan tratados y proyectos urbanísticos, sobre todo en Europa, que necesariamente dejarán sentir sus ecos en todas partes.

Después de las grandes revoluciones burguesas, cuando las ideas ilustradas habían permeado ya las conciencias y estaban incorporadas en los idearios de las fracciones políticas en el poder, los servicios públicos se fueron concibiendo como un bien que debía llegar a la sociedad en su conjunto. Se consideró necesario iluminar a todos, así como conveniente llevar a todos la escuela. Luz de gas o eléctrica, doméstica y pública, agua potable en las casas, o servicios hospita-

2. Al respecto pueden consultarse: Contreras, 1986; Gortari y Hernández, 1988; Jiménez, 1993; López, 2001; Maya, 1996; Morales, 1978; Morales, 1994; Ribera, 2002a.

3. El siglo XIX no inventó la especulación inmobiliaria, pero en los siglos anteriores fue un fenómeno marginal en la evolución de la ciudad.

larios se convirtieron poco a poco en aspiración general y en programa de buen gobierno para las autoridades municipales del mundo entero (Ribera, 2001).

En nuestras ciudades, las fuentes públicas que abastecían de agua al vecindario en las plazas fueron desapareciendo y a la par se extendió con lentitud y a ritmos desacompañados una red de cañerías de barro, de presas o cajas de agua y de alcantarillas repartidoras que surtieron del líquido en sus casas a los ciudadanos que podían pagar por un tipo de infraestructura cuyos gastos compartían con el ayuntamiento.

El siglo XIX inventó la ciudad de la luz. Las calles de los viejos cascos coloniales se iluminaron de noche al organizarse el ramo del alumbrado a base de faroles que quemaban aceite de nabo o petróleo y un cuerpo de serenos encargados de su cuidado, que hacia los finales del siglo empezaron a ser sustituidos en algunos lugares por las nuevas tecnologías del gas o los primeros focos de arco eléctrico a cargo de compañías privadas concesionadas por los cabildos para su manejo.

La salud pública se asumió como una obligación de Estado. El incipiente control sanitario que en las postrimerías del siglo XVIII había estado a cargo de las llamadas *Juntas de Sanidad* constituidas por los prelados de mayor jerarquía, algún funcionario de rango y miembros de las oligarquías de la localidad, pasó a manos exclusivas del poder civil local. Los gobiernos de las ciudades asumieron políticas interesadas en la higiene de un entorno que se temía acechado de miasmas y efluvios pestilentes. Se sacaron cementerios extramuros y se vigilaron mejor las prohibiciones anteriores para los entierros en los atrios de las iglesias. Algunos conventos nacionalizados se reconvirtieron en hospitales públicos. Se emprendieron obras de desagüe, se reorganizó la colección de basuras, y se reglamentó el funcionamiento de mataderos y las condiciones de la venta de alimentos. Se procuró el exterminio de los perros callejeros y los cerdos vagabundos, y se determinó la localización periférica de usos del suelo nocivos para la salud como tintorerías y tenerías, pailas de jabón y pocilgas.⁴

Las plazas mayores, que desde su origen habían organizado la vida y el espacio de las ciudades y aún conservaban su personalidad integradora y centrípeta, perdían su carácter monopólico de centro vital. Su funcionalidad dejó paso a la monumentalidad cuando se erigieron estatuas y quioscos, cuando se ajardinaron sus espacios y se reglamentó el tránsito por ellos.⁵

La invasión del verde es justamente representativa de los nuevos diseños urbanos. El concepto renacentista y aristocrático del paisaje como una naturaleza domesticada en los jardines de los nobles europeos deja lugar a la idea de una naturaleza que entra a las ciudades por los parques públicos. Las viejas alamedas y paseos coloniales se recomponen, se les dibujan caminos, se refores-

4. Sobre la organización de infraestructuras urbanas y servicios públicos: Kunz y Conolly, 1999; Ribera, 2001; Ribera, 2002a.

5. Sobre las plazas mayores ver: Aguayo y Roca, 2004; Blanco y Dillingham, 2002; Ribera, 2002b; Rojas-Mix, 1978.

tan, se llenan de flores y de esos novedosos elementos de finales del siglo XIX que llamamos en conjunto mobiliario urbano: bancas, postes para la iluminación, rejas y arriates.

Los teatros se volvieron casi imprescindibles para las ciudades que se preciaban de serlo, y con la referencia lejana pero latente de la ópera de París, su construcción en Latinoamérica, pero notablemente en México, se contó por cientos en la segunda mitad del siglo (Gutiérrez, 1992). Y así como los lineamientos del neoclásico rigieron la idea de lo hermoso y predominaron en la búsqueda de las formas regulares y simétricas, de la perspectiva y la proporción en términos urbanísticos, en la construcción empezó a colarse un eclecticismo arquitectónico desde el punto de vista formal, que atentó contra el equilibrio y la armonía del conjunto colonial que las ciudades habían mantenido en sus casas y sus grandes edificios.

En la nueva estabilidad política, otro de los fenómenos que representó categoría a nivel urbano, fue la formación de clubes, lonjas y centros de reunión exclusivos para los miembros distinguidos que respondían a los requisitos necesarios para ser admitidos.

Y por su parte el gobierno liberal y sus ayuntamientos, con la Iglesia mantenida a raya después de 1867, pusieron énfasis en la organización de los rituales y las ceremonias del nuevo Estado. En muchos municipios del país se constituyeron *Juntas Patrióticas* encargadas de la celebración del “grito” de independencia el 16 de septiembre y de la batalla del 5 de mayo. Las juntas vigilaban las restricciones al tañer de las campanas y la salida de procesiones y fiestas religiosas fuera de los templos. Las serenatas en la plaza a cargo de las bandas militares se hicieron populares, y con la proliferación de grupos filarmónicos por las ciudades del centro y sur de México, los liberales demostraban urbanidad y rompían el monopolio ceremonial casi absoluto que había ejercido hasta entonces la Iglesia (Thomson, 1990).

Podríamos poner muchos ejemplos que recorrieran las ciudades del país. En la de México Tadeo Ortiz de Ayala promovía un proyecto de remozamiento de la plaza mayor y de crecimiento de la ciudad hacia el poniente, Maximiliano de Austria mandaba el trazado del hoy Paseo de la Reforma que más tarde se adornaría con glorietas y estatuas. El ayuntamiento regularizaba manzanas, remozaba la Alameda, construía el mercado de San Juan, teatros y una plaza de toros, y las nuevas colonias expandían la ciudad por sus cuatro costados. En Mérida se reedificaba el palacio municipal, se demolía la Ciudadela, el ferrocarril la atravesaba y se tiraba el histórico teatro de San Carlos para levantar uno mejor. En el puerto de Veracruz se derribaban las murallas, se diseñaba un paseo extramuros, la plaza se embaldosaba de mármol y se llenaba con árboles, palmeras y una fuente. Zacatecas inauguraba un teatro, estrenaba el primer quiosco en la plaza y en ella se instalaban “sofás” de piedra y de hierro y se sembraban jardines de flores. En Orizaba se diseñaba una alameda que se plantaba con árboles de especies propias de los pueblos que conformaban el cantón, se

construía el gran teatro Ignacio de la Llave sobre la plaza mayor, se introducía el agua corriente por tuberías a las casas, y los hospitales de caridad de hombres y mujeres a cargo del municipio se instalaban en el imponente exoratorio de San Felipe Neri (Cervantes, 1945; Fernández, 2000; Morales, 1994; Ribera, 2002a; Trens, 1955; Vidal, 1951).

Todo suena a una transfiguración absoluta e irreversible de la imagen y la vida de las ciudades. Pero hagamos el contrapeso necesario para aprehender la realidad en un más justo equilibrio.

En primer lugar, la descripción que hemos hecho de unos patrones generales del cambio hacia la modernidad urbana no debe hacernos olvidar que las diferencias, los matices y las unicidades enriquecen la comprensión de los procesos. Después debemos recordar que cada ciudad y cada una de sus fracciones tienen una temporalidad propia que no coincide forzosamente con la de la historia del país, y que en buena medida responde a su propia dinámica socio-espacial.

Pero sobre todo hay que hacer hincapié en el hecho de que así como la transición del antiguo régimen a una nueva definición de nación de corte republicano y capitalista es tortuosa e inacabada, así también las ciudades basculan irremediabilmente entre sus nuevos aires modernos, y el gran peso específico de las herencias de un modelo de ciudad que ha sido capaz, en muchos sentidos, de sobrevivir hasta hoy. Una plaza mayor que, a pesar de los fenómenos de especialización funcional del suelo, de suburbanización y deterioro del núcleo histórico conserva una fuerza estructural y aglutinadora que logra mantener la inercia convergente hacia el centro. Un aire de homogeneidad notable en un extenso ámbito geográfico como lo es buena parte de la América española, legado por una planimetría de calles tiradas a cordel capaz de adaptarse exitosamente a nuevas exigencias de la organización socio-económica sobre el espacio de las ciudades. Y también, a la preservación de unas tipologías constructivas coloniales de las viviendas que hicieron muy parejos nuestros perfiles urbanos.

En las ciudades mexicanas la superposición de formas de trabajo viejas y nuevas, de relaciones sociales tradicionales y modernas fue haciéndose patente a lo largo del siglo XIX, tanto como empezó a serlo también en el arreglo de sus espacios, en la administración de sus funciones y en los hábitos de sus élites. Era la lucha entre la pervivencia de las estructuras coloniales y la imposición de la modernidad, era la guerra a muerte entre el antiguo régimen y el mundo de diseño burgués. Los triunfos y las derrotas en esta guerra, la dualidad presente durante todo el siglo ante la resistencia de las antiguas herencias, más fuerte en cuanto más débiles nuestras burguesías nacionales, marcaron las épocas de reacomodo de la estructura interna y de la imagen de las ciudades, como símbolo, por qué no, de la identidad de la vieja y nueva nación mexicana.

Bibliografía

- AGUAYO, Fernando y ROCA, Lourdes (2004). *Entre portales, palacios y jardines. El Zócalo de la ciudad de México, 1840-1935*. México: Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Instituto Mora.
- AGUILERA Rojas, Javier (1982). "La cuadrícula: un modelo urbano para las ciudades americanas". *Ciudad y Territorio*, Madrid, nº54, pp. 55-76.
- ALTAMIRA, Rafael (1950). *Ensayo sobre Felipe II. Hombre de Estado. Su psicología general y su individualidad humana*. México: Instituto de Historia, UNAM/HUS.
- BENEVOLO, Leonardo (1982). *Diseño de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- BLANCO Fenochio, Anthinea y DILLINGHAM, Reed (2002). *La plaza mexicana. Escenario de la vida pública y espacio simbólico de la ciudad*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- BORAH, Woodrow (1980). "Las ciudades latinoamericanas en el siglo XVIII: un esbozo". *Revista Interamericana de Planificación*, México: Ediciones SIAP, vol. XIV, nº55-56, septiembre, diciembre.
- CARBO DARNACULLETA, Margarita (1988). "La oligarquía". En: SEMO, E. coord. *México, un pueblo en la historia*. México: Alianza Editorial mexicana.
- CERVANTES, Enrique A. (1945). *Bosquejo del desarrollo de la ciudad de Mérida*. México: impresión del autor.
- CONTRERAS Cruz, Carlos (1986). *La ciudad de Puebla. Estancamiento y modernidad de un perfil urbano en el siglo XIX*. Puebla: Centro de Investigaciones Históricas y Sociales, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- FERNANDEZ CHRISTIELB, Federico (2000). *Europa y el urbanismo neoclásico en la ciudad de México. Antecedentes y esplendores*. México: Instituto de Geografía, UNAM, Plaza y Valdés Editores.
- GEISSE G.,G.(1986). "Tres momentos históricos en la ciudad hispanoamericana del siglo XIX". *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos de la Facultad de Arquitectura y Bellas Artes de la Pontificia Universidad Católica de Chile, vol.XIII, nº38, diciembre.
- GORTARI, Hira de y HERNANDEZ, Regina (1988). *La ciudad de México y el Distrito Federal. Una historia compartida*. México: Departamento del Distrito Federal/Instituto Mora.
- GUTIERREZ, Ramón (1992). *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Madrid: Ediciones Cátedra.
- HALPERIN DONGUI, Tulio (1980). "Las ciudades hispanoamericanas (1825-1914). El contexto económico social". *Revista Interamericana de Planificación*, México: Ediciones SIAP, vol. XIV, nº 55-56, septiembre, diciembre.
- HERNANDEZ FRANYUTI, Regina (1998). "Ideología, proyectos y urbanización en la ciudad de México 1777-1811. En: HERNANDEZ F., R. comp. *La ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX*. México: Instituto Mora.
- JIMENEZ MUÑOZ, Jorge H. (1993). *La traza del poder. Historia de la política y los negocios urbanos en el Distrito Federal*. México: Dédalo.

- KEMPER, Robert V. y PETERSON ROYCE, Anya (1979). "Mexican urbanization since 1821: a macro-historical approach". *Urban Anthropology*, Brockport: State University of New York, Dept. of Anthropology, vol.8, n° ?, Winter.
- KUNTZ, Sandra y CONNOLLY, Priscilla (coords) (1999). *Ferrocarriles y obras públicas*. México: Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM.
- LOMBARDO, Sonia (1987). "La reforma urbana en la ciudad de México en el siglo XVIII". En: *La ciudad. Concepto y obra*. México: Instituto de Investigaciones Estéticas, UNAM.
- LOPEZ MORENO, E. (2001). *La cuadrícula en el desarrollo de la ciudad hispanoamericana. Guadalajara, México*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.
- MAYA MARTÍNEZ, E. (1996). *Cambios en la estructura urbana del centro de la ciudad de México a partir de la ley de nacionalización de bienes eclesiásticos de 1859*. Tesis de licenciatura en Geografía, UNAM. México.
- MORALES, María Dolores (1994). "Cambios en la estructura vial de la ciudad de México, 1770-1885". En: HERNANDEZ F., R. comp. *La ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX*. México: Instituto Mora.
- (1976). "Estructura urbana y distribución de la propiedad en la ciudad de México en 1813". *Historia Mexicana*. México: El Colegio de México, vol.25, n°3, enero-marzo.
- (1978). "La expansión de la ciudad de México en el siglo XIX: el caso de los fraccionamientos". En: MORENO, T., A. comp. *Ciudad de México: ensayo de construcción de una historia*. México: Secretaría de Educación Pública/Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- MORENO TOSCANO, Alejandra (1972). "Cambios en los patrones de urbanización en México". *Historia Mexicana*, México, vol. XXII, n°2, octubre-diciembre.
- MUSSET, Alain (2001). "Historia y geografía: los tiempos del territorio". *Cátedra Elisée Reclus*, México: Instituto de Investigaciones José María Luis Mora.
- POTASH, Robert. A. (1986). *El Banco de Avío en México. El fomento de la industria 1821-1846*. México: Fondo de Cultura Económica.
- RIBERA CARBÓ, Eulalia (2001). "Modernidad y servicios públicos en la conformación del espacio urbano del siglo XIX". *Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales*, México: Instituto Mora, 50, mayo-agosto.
- (2002a). *Herencia colonial y modernidad burguesa en un espacio urbano. El caso de Orizaba en el siglo XIX*. México: Instituto Mora.
- (2002b). "La plaza pública: elemento de integración, centralidad y permanencia en las ciudades mexicanas". En: Aguirre C., Dávalos M. y Ros M. A., eds. *Los espacios públicos de la ciudad. Siglos XVIII y XIX*. México: Casa Juan Pablos, Instituto de Cultura de la Ciudad de México.
- ROJAS-MIX, Miguel A. (1978). *La plaza mayor. El urbanismo, instrumento de dominio colonial*. Barcelona: Muchnik editores.
- ROMERO, José Luis (1976). *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno editores.

- SANCHEZ DE TAGLE, Esteban (2000). "La remodelación urbana de la ciudad de México en el siglo XVIII. Una crítica de los supuestos". *Tiempos de América*, Castellón: Universitat Jaume I, n°5-6.
- THOMSON, Guy P.C. (1990). "Bulwarks of patriotic liberalism: the National Guard, Philharmonic Corps and Patriotic Juntas in México, 1847-88". *Journal of Latin American Studies*, New York: Cambridge University, vol. 22, part 1, February.
- TRENS, Manuel B. (1955). *Historia de la H. ciudad de Veracruz y de su ayuntamiento*. México: Archivo General de la Nación.
- VIDAL, Salvador (1951). *Ciudad de Zacatecas. Estudio histórico*. Zacatecas: Imprenta Flores.
- YUJNOVSKY, Oscar (1971). *La estructura interna de la ciudad. El caso latinoamericano*. Buenos Aires: Ediciones SIAP.