

## PRESENTACIÓN. TEMA CENTRAL

### INTERVENIR Y ADMINISTRAR LAS CIUDADES MEXICANAS: INTERESES, RITMOS Y PROCESOS URBANOS, 1863-1910

**E**ste expediente reúne investigaciones recientes sobre ciudades mexicanas y sus distintos procesos urbanos ocurridos durante la segunda mitad del siglo XIX y los primeros años del XX. Aunque no es inexistente la bibliografía sobre diversos aspectos relacionados con ciudades del país durante este período, sigue siendo necesario ampliar las perspectivas, el número de casos y, sobre todo, generar espacios académicos para la revisión colectiva de temas comunes.

Los cinco artículos se ocupan de ciudades diversas: Veracruz, Guanajuato, Guadalajara, León y Oaxaca. En conjunto, buscan responder a preguntas tales como: ¿Qué procesos estaban ocurriendo en las ciudades mexicanas a finales del siglo XIX y los primeros años del XX?, ¿con qué ritmos ocurrían y qué actores participaban?, ¿qué clase de intereses y negociaciones se ejercían para el aprovechamiento del espacio urbano?, ¿cuál era el margen de acción que le correspondía al ayuntamiento y cuál a otras instancias de gobierno?, ¿qué negocios y qué tipo de obras de infraestructura se proyectaban y con qué tanto éxito se ejecutaban?, ¿qué tanto estaban cambiando las ciudades?

Respecto a Veracruz, Dora Sánchez-Hidalgo estudia las negociaciones a diferentes niveles que debieron hacerse para la integración del comercio local a la economía portuaria a partir del arribo del Ferrocarril Mexicano. En su análisis, destaca la forma en que participó el ayuntamiento y su capacidad para negociar a favor de los intereses de las élites que estaban respresentadas en él. Estaba en juego el espacio urbano: para la configuración de las rutas de tranvías y la movilidad; para la ubicación de una estación de ferrocarril; para los planes de crecimiento de la ciudad; para la demolición de la vieja muralla.

Gerardo Martínez Delgado aborda el caso de Guanajuato y la readaptación urbana que implicó un contexto complejo de cambio: a la *aspiración* de embellecimiento, ordenamiento y promoción de mejoras materiales, se añadió la *presión* de fuertes inversiones en la explotación minera para intervenir el espacio, volverlo apto para sus necesidades. Uno de los resultados fue el impulso a dos obras de gran escala (un túnel y una estación de ferrocarril), y de ellas se analizan las formas de financiamiento y el tipo de tecnología y empresas que posibilitaron su realización.

Juan Hugo Sánchez García centra su atención en el transporte y la movilidad urbana de Guadalajara. Lo hace para demostrar que la circulación fue un “elemento clave en el buen gobierno de la ciudad”, una tarea cuya importancia se había identificado desde las primeras décadas del siglo XIX y, además, para sostener que el transporte de tracción eléctrica no desplazó el antiguo servicio público de coches: los conceptos de modernidad y tradición no son incompatibles ni opuestos, los coches de sitio se “modernizaron” también —mejorando su calidad y su imagen— y convivieron con otros transportes, se integraron al sistema.

A través del análisis de fuentes demográficas sobre la ciudad de León en 1895, Marcela Martínez Rodríguez y Carmen Rosa Rea Campos recuerdan la importancia de esta documentación para la investigación urbana; al hacerlo, con información relativa a 1895, ayudan a comprender mejor un momento clave para la economía de las ciudades mexicanas: ¿A qué se dedicaba la población que habitaba en su traza?, ¿cómo se ocupaba el espacio?, ¿qué tipo de prácticas había en su interior?, ¿qué clase de ciudad era?, ¿se trataba de una “preindustrial”?

Como recupera Danuvia Calderón Martínez, en 1848 se fundó la primera colonia urbana de la ciudad de México, lo que hace cuestionarnos ¿cuándo y cómo las ciudades mexicanas iniciaron el proceso de expansión en los que desde entonces intervienen la proyección y la especulación? En Oaxaca, por ejemplo, fue en 1898, y Calderón sigue con detalle la ruta y los resultados, la participación de la élite, el papel de un ayuntamiento fuerte —de la capital— frente a uno débil, al que le expropiaron terrenos para construir un hospicio y, de paso, una colonia. Encuentra una doble agenda, una altruista y una interesada en hacer negocios. Un esfuerzo por la novedad con prácticas de antiguo régimen. Un deseo de expandir la ciudad para construir viviendas para la élite, pero un desarrollo lento porque estas confirmaron que no siempre era opción borrar el pasado.

Una preocupación común del tema central es la de subrayar el lugar de la ciudad en la investigación histórica, poner de relieve su importancia más allá del papel secundario que puede ocupar cuando se privilegian otros miradores. En este sentido, Dora Cecilia Sánchez-Hidalgo señala la necesidad de pen-

sar los puertos durante períodos de apertura comercial como ciudades, “que son mucho más que nodos, donde se articulan distintas vías de comunicación en la conformación de un espacio económico nacional o regional”, superar su entendimiento como simple “espacio abstracto” donde se negocian intereses comerciales. Con idéntico ánimo, Gerardo Martínez acentúa la relevancia de entender procesos económicos amplios —como la fuerte inversión dedicada a la minería de Guanajuato entre 1898 y 1908—, en sus efectos sobre el espacio urbano, en las adaptaciones exigidas, en el impacto sobre la población.

Existen otros ejes compartidos sobre los que vale la pena llamar la atención. Uno es el papel de las autoridades municipales y estatales en la intervención de la ciudad, tema sobre el que hace falta profundizar desde varios ángulos. Antes de 1885 había una clara competencia del ayuntamiento en los problemas de la ciudad, como lo muestra el caso de Veracruz. En Oaxaca, en 1898, fue su ayuntamiento el promotor de una colonia, aunque en el camino se involucraron personajes con influencia en todos los niveles de la política y la economía oaxaqueña. Tal vez Guadalajara ilustra bien una vía de transición: ahí, el gobierno del estado estaba tomando atribuciones crecientes sobre su capital, especialmente en las grandes obras públicas, relegando al ayuntamiento al mantenimiento y expansión de los servicios, pero, también, dejándole atribuciones fundamentales sobre la administración del espacio. Ciertamente hubo gobiernos municipales fuertes, pero en la ruta de debilitamiento, no había retorno. El de Guanajuato es un ejemplo clave: todas las obras importantes, desde la década de 1890, fueron promovidas desde el gobierno del estado, pero aún más, por el gobernador, quien a su protagonismo añadía su claro favoritismo por la capital “tan querida para nosotros”.

Otra lectura que se desprende es que los años estudiados son cruciales, no solo por el ritmo y magnitud de los cambios ocurridos, sino por lo que ayudan a entender de las ciudades actuales. Allí encontramos la instalación de los tranvías y, desde antes, esfuerzos muy sostenidos para regular la movilidad, uno de los aspectos más sensibles para las urbes de nuestro tiempo; el tendido de los primeros servicios públicos modernos, en red, que marcan un antes y un después

en la forma de vivir en las ciudades; la reorganización de las finanzas públicas y la formación de empresas contratistas con grandes soportes financieros y tecnológicos que respaldaron un cambio de escala en las obras públicas; la reorganización de actividades económicas al interior de las ciudades y, con ella, de las relaciones establecidas con su exterior. El ferrocarril —lo sabemos hace mucho, pero lo entendemos cada vez mejor a medida que profundizamos en los detalles—, fue definitorio para las ciudades, su funcionamiento, su economía, su imagen urbana.

A lo largo de cada uno de los artículos puede identificarse una tensión entre las aspiraciones de futuro y las fuerzas que daban sentido al presente: entre el interés de las élites por contar con una colonia moderna pero su preferencia por seguir viviendo en sus viejas casas, adaptadas a las nuevas comodidades (Oaxaca); entre la fuerza simbólica de una muralla y su estorbo para la circulación; entre la ampliación del movimiento mercantil internacional y nacional que posibilitaba el ferrocarril y los intereses del comercio local (Veracruz); en la convivencia de los viejos medios de transporte y los tranvías, modernizados unos y otros al mismo tiempo (Guadalajara).

Los artículos están contruidos con acercamientos, enfoques, fuentes y metodologías amplios. Todos entienden el lugar que, más allá de la obviedad, le corresponde al plano como elemento central al cual interrogar, para ubicar y pensar los fenómenos espaciales, el sentido de las decisiones, de las intervenciones, para medir el impacto de determinadas obras sobre los usos, funcionamiento e imagen de una ciudad, para analizar el aprovechamiento de los recursos y las actividades que se desarrollan

sobre el espacio urbano. Se recurre también a fotografías, como medio para visualizar aspectos a los que difícilmente se accede a través de otras fuentes, pero también para confrontarlas, encontrar nueva información, apoyar interpretaciones (Guanajuato). Destaca igualmente, junto con los informes, reglamentos, estadísticas y muchas otras fuentes, el trabajo con documentos demográficos, civiles y parroquiales, para reconstruir no solo las actividades urbanas sobre el espacio, sino para avanzar en la caracterización económica de una ciudad (León).

En la década de 1990 se asistió a una fuerte producción de investigaciones sobre la historia de un buen número de ciudades mexicanas. Resultó de varias afortunadas confluencias: universidades jóvenes en las que se crearon departamentos de historia, un impulso significativo en la organización de archivos municipales y estatales, y el gran interés que por entonces despertaba la historia regional en oposición a la “historia nacional”. En ese cruce se cultivaron acercamientos interesantes a la historia de las ciudades, a veces, es cierto, sin plena conciencia y sin herramientas teóricas suficientes. No fue la primera oleada de estudios históricos sobre un número amplio de ciudades del país, ni tampoco se ha desvanecido ese interés. Conviene aludirla, eso sí, en un contexto en el que su práctica académica no ha logrado reforzar suficientemente su espíritu de comunidad. Por ello, este expediente es también una invitación a fortalecer y visibilizar las investigaciones sobre la ciudad y la relevancia en ellas de la perspectiva histórica.

Gerardo Martínez Delgado

