

MODERNIDAD Y ESPACIO

BENJAMIN EN PARIS

Renato Ortiz

Traducción del portugués
María Eugenia Contursi
y Fabiola Ferro

CAPITULO 1 ESPACIO Y TIEMPO

Maurice Halbwachs (1968) considera que la memoria colectiva es un conjunto de recuerdos activados por el filtro del presente. Éstos constituyen, así, un patrimonio que, experimentado por un grupo de personas, se actualiza en el momento de cada rememoración. Memoria articulada, que se estructuraría incluso como una partitura musical, conjunto en el interior del cual los actores sociales ocupan posiciones específicas y desempeñan papeles determinados. El acto mnemónico, la sintonía final, es producto de las múltiples acciones de cada agente (músico) particular; dan vida a una dimensión que hasta entonces existía en tanto abstracción. La memoria colectiva genera, por lo tanto, un espacio y un tiempo que manifiestan la "tradición" de un determinado grupo. Un ejemplo: Roger Bastide, cuando estudia el flujo de los esclavos africanos hacia América latina se hace la siguiente pregunta: ¿cómo esas creencias y costumbres consiguieron mantenerse en condiciones tan adversas? (Bastide, 1971). Invirtiendo la tesis marxista de la preponderancia de la infraestructura sobre la superestructura, procura mostrar como los negros, arrancados a la tuerza de sus territorios, tienen que reinventar su cultura en un solo (musical) que es distante. La memoria colectiva desempeña en este caso un papel fundamental. Para existir debe encarnarse, materializarse, sin lo cual los recuerdos se pulverizarían. El *camdomblé* es el espacio que abriga esos recuerdos, un nicho que recoge la tradición, protegiéndola del olvido. Evidentemente no se trata de una reproducción fiel del mundo africano; las sociedades esclavistas, la dispersión de los actores (cada "músico" de esta orquesta es enviado hacia lugares diferentes, lo que hace que la totalidad de la sinfonía se altere), infringen ciertamente una pérdida, un reacomodamiento de los recuerdos. Pero lo que importa subrayar es que el esfuerzo de rememoración crea un espacio y un tiempo específicos a los grupos de origen afro, distintos del ritmo de las sociedades que los albergan.

¿En qué nos concierne esta discusión? Es que durante el siglo XIX existe en Francia un movimiento de construcción de una memoria nacional. Desde la Revolución Francesa, un conjunto de festividades públicas son activadas para crear un espíritu de ciudadanía. Espíritu que se quiere radical, al punto de revocar el calendario tradicional legado por el cristianismo¹. La Revolución rompe con las marcas más recónditas del pasado, y los nuevos eventos son pensados como marco cero de la Historia de la Humanidad; 1789 es el primer año de otra era, el anuncio de una edad que se abre bajo el signo de los derechos humanos. Por eso, en consonancia con las exigencias cívicas, los meses y los días son rebautizados. "Igualdad" (16 de febrero - 20 de marzo), "Libertad" (21 de diciembre - 19 de enero), "Fraternidad" (21 de noviembre - 20 de diciembre), no son meramente principios políticos, sino símbolos que aprehenden el fluir del tiempo. De la misma forma, el primer día de la semana (o mejor, de la decena), "el nivel", simboliza la igualdad; el tercero, "el distintivo", los colores nacionales; el séptimo, "el haz", la

fuerza que nace de la unión. La nación se refleja en esas representaciones ideológicas.

Pero ¿sería la memoria nacional del mismo tipo al que se refería Halbwachs? Pienso que no. La memoria colectiva es del orden de la vivencia, la memoria nacional se refiere a una historia que trasciende los sujetos y no se concreta inmediatamente en sus cotidianidades ². La primera fija los recuerdos en sus propios portadores. Es particular, siendo válida para aquellos que comparten los mismos recuerdos; el olvido es fruto del desmembramiento del grupo. La memoria nacional es de otra naturaleza. No expresa la vivencia inmediata de los grupos particulares; en la medirla en que se pretende nacional, por definición, trasciende las especificidades, las divisiones sociales; en principio, pertenecería a todos. Por eso no puede ser la prolongación de los recuerdos particulares. La memoria nacional es del orden de la ideología, es un producto de la historia social, no apenas de la ritualización de la tradición. Si es posible diremos que se ritualiza algunas veces en las fiestas, que constituye un mito de fundación nacional; no se puede olvidar que nos enfrentamos con una "tradición inventada" (en el sentido de Hobsbawm). Es construida por una instancia exterior a las conciencias individuales, el Estado, e integra un campo de poder. El mito sólo es durable en tanto existe un relativo consenso en torno a su veracidad.

En el caso de la reforma cronológica promovida por la Revolución Francesa, tenemos que su existencia es breve. Desaparece bajo el imperio napoleónico, pues simboliza un hecho que, debido a su radicalidad, lejos de ser recordado, debe caer en el olvido. Podemos decir que el mismo destino alcanza a otros símbolos heredados de ese momento agitado; a lo largo del siglo XIX, éstos son objeto de una intensa disputa ideológica. Los gobiernos conservadores, la Restauración, la Monarquía de Julio, el Segundo Imperio, irán recalcándolos deliberadamente. Es solamente a partir de 1870, cuando se tiene una identificación de la nación francesa con los ideales de la república, que toda una ideología antigua es rehabilitada³. La Marsellesa, antes una canción entre varias otras, es promovida a título de Himno Nacional, lo que requiere una administración más sistemática de este antiguo canto de guerra del Ejército del Rin. Tal vez uno de los emprendimientos más osados en la promoción de esa memoria nacional francesa, ahora hegemoníamente administrada por los republicanos, haya sido la conmemoración de la toma de la Bastilla. En 1880 el gobierno de la Tercera República rehabilita el 14 de julio, instituyendo una tradición que anualmente inaugura un tiempo y un espacio de fiesta cívica. Los desfiles, el pueblo en las calles, las banderas, todo concurre para la celebración del alma nacional. Pero los ideales de la nación se materializan incluso en espacios recientes. Maurice Agulhom (en Nora, 1984) muestra cómo una escultura particular, las Marianas, símbolos de la república, es difundida en todo el país; de la misma forma, las nuevas construcciones de los edificios de las municipalidades, extendidos por toda la provincia, evocan la unidad nacional bajo el poder republicano.

¿Cuál sería la relación entre este espacio de integración nacional y el advenimiento de las sociedades modernas? ¿No sería el espacio y el tiempo de la

modernidad una consecuencia de esa memoria nacional? Un autor como Charles Rearick (1985) de una cierta forma apoya este punto de vista. Cuando él estudia la emergencia de una cultura de entretenimiento en Francia, su análisis sintomáticamente se inicia con la Conmemoración del primer 14 de julio. Rearick piensa que a partir de ese momento un espíritu festivo se difunde a escala nacional, penetrando en las diversas capas populares. Se podría decir que, en el inicio, esas grandes conmemoraciones poseían un carácter político, pero, poco a poco, a través de seguidas repeticiones, perderían esa connotación, transformándose en mero divertimento. Existiría así una continuidad, un pasaje, de las fiestas a los feriados, de la celebración ritual al ocio.

Mi impresión es diversa Evidentemente hay una imbricación entre la formación nacional francesa y su constitución en tanto sociedad moderna. Creo, sin embargo, que es importante establecer algunos matices en este proceso. De la misma forma en que hay una discontinuidad ntre la memoria colectiva y la memoria nacional, existe una disyunción entre memoria nacional y modernidad. Si razonase en los términos propuestos por Rearick, diría: hay una solución de continuidad entre la fiesta y el descanso. Las celebraciones públicas guardan un elemento de festividad tradicional, aunque administradas de manera secularizada y ya no religiosa. Ellas simbolizan un espacio y un tiempo vinculados a una instancia ideológica específica, el Estado o la Iglesia. El hecho de que los individuos las experimentaran con mayor o menor conciencia cívica o religiosa es secundario. Importa percibir que el espacio y el tiempo de la modernidad son diversos. No se refieren al universo ideológico, sino a la propia organización de la sociedad. El descanso, el feriado, no es la prolongación de las festividades públicas, sino el contrapunto al mundo del trabajo, una necesidad de la sociedad moderna. Hay una diferencia entre lo lúdico de las conmemoraciones políticas o religiosas y la ociosidad del tiempo libre. El espacio y el tiempo de la modernidad son específicos, modalidad que escapa a una memoria de carácter eminentemente nacional. Este es el tema que pretendo trabajar, buscando entender el movimiento interno de las diferentes sociedades occidentales en el final del siglo XIX.

* * *

En 1783, la Secretaría de I Hacienda encomendó al arquitecto Claude Ledoux un proyecto) para la construcción de un muro en torno de la ciudad de París. Este debería circunscribir toda la región urbana, abarcando los barrios creados fuera de las murallas anteriores. Ledoux imaginó un enorme cinturón, punteado por mas de cincuenta pabellones; las puertas, lugares de control de las carreteras que daban acceso a la ciudad. Esta construcción extravagante tenía un objetivo específico: perfeccionar los mecanismos de recaudación de impuestos sobre las mercancías, evitando el contrabando y, claro, aumentando los ingresos de la hacienda.

Las barreras de París tienen evidentemente un significado económico. Nos recuerdan la argumentación de Polanyi sobre la "gran transformación" de las sociedades occidentales. Polanyi muestra cómo, entre los siglos XVI y XVIII, la diferencia entre los mercados internos y externos no es meramente de tamaño; son instituciones con funciones y orígenes distintos. En tanto el mercado externo es competitivo, y se basa en el intercambio de productos no perecederos comercializados a gran distancia, el interno es local, concentra lo que es producido regionalmente y se cierra sobre sí mismo. Por eso el espíritu capitalista de los comerciantes se forma en el juego de los intercambios externos y no en el interior de la reciprocidad de los mercados locales. Las ciudades antiguas poseían así funciones antagónicas: estimulaban el intercambio local, pero contenían la comercialización generalizada de las mercancías. Había incluso un conjunto de reglas legales, religiosas y hasta también mágicas, que cerraban los mercados unos a otros y los separaban del campo. Las barreras de París reflejan esta realidad. La ciudad debía ser aislada para que las ganancias municipales se concretaran en detrimento de la formación de un mercado nacional. Podemos decir que esta situación de segmentación económica persiste hasta el inicio del siglo XIX. Yves Lequin observa que "la Francia de la Restauración correspondía a un espacio único, pero bastante incoherente. El papel principal continuaba perteneciendo a los mercados locales y microrregionales, poco permeables entre sí. Su geografía industrial continuaba la del Antiguo Régimen" (Lequin, 1983). Los historiadores económicos usualmente ilustran este hecho recorriendo la variación de los precios de los productos alimenticios. Por ejemplo: en 1820, en la región nordeste de Francia, el hectolitro de trigo costaba 16,02 francos; en el sur, su precio alcanzaba 23,6 francos. Variación considerable, que muestra la ausencia de una competitividad, formando lo que Polanyi denomina un mercado autorregulable.

Pero el proyecto de Ledoux no reviste exclusivamente una connotación económica. Representa (en el sentido que Durkheim confiere a ese término) toda una cultura: la estabilidad de un orden estamental en el cual espacio y tiempo se encuentran confinados a fronteras seguras. Límites que separan las clases sociales, la ciudad del campo, la cultura erudita de la cultura popular, y que impiden el movimiento de las personas de un lugar a otro. El advenimiento de una nueva organización socioeconómica rompe con esos constreñimientos y promueve el intercambio entre espacios hasta entonces vueltos sobre sí mismos. En este sentido, yo diría que el principio de "circulación" es un elemento estructurante de la modernidad que emerge en el siglo XIX. Circulación de mercancías y de objetos, elemento fundamental para su materialización. Más yo diría también, circulación de personas. El ejemplo de París es interesante. Los relatos de los viajeros acostumbraron a los historiadores del Antiguo Régimen a retratarla como una ciudad penetrada por una multitud de peatones, caballos y carrozas. Aun así, algunos estudios minuciosos sobre el traslado de las personas en esta época nos da una imagen diferente de este movimiento. Evidentemente, los individuos se trasladaban por varios motivos, entre ellos, profesionales o religiosos (ir al culto, participar de procesiones). Existían profesiones que exigían una cierta movilidad; médicos, magistrados, notarios, tenían necesidad de transitar más para cumplir

sus tareas. Pero, fuera de este cuadro, la circulación es bastante restringida. Como observa Annik Pardaillé-Galabrun, "el examen de los inventarios después de fallecimiento muestra, en la mayoría de los casos, que el hogar, el marco de la vida familiar era, al mismo tiempo, un lugar de trabajo. O la tienda, el establecimiento, el atelier se situaban cerca de la vivienda, en la misma calle, o en una calle vecina, siendo suficiente atravesar o recorrer algunos metros. En cuanto a los empleados de las manufacturas reales, eran alojados en el local. Sabemos igualmente que la totalidad de los aprendices, cuyo estatuto era objeto de un contrato notarial, así como del 80 al 100 por ciento de los sirvientes domésticos, compartían la casa de sus señores" (Pardaillé-Galabraun, 1983:229-230). El trayecto para compras parece no ser tanto más largo. "Las compras necesarias para el aprovisionamiento y el buen funcionamiento de la casa no obligaban a los parisinos a traspasar los límites de sus calles o de sus barrios. Los Comercios más diversificados abundaban en las parroquias y en las calles con alguna importancia" (Pardaillé-Galabraun, 1983:232-233). Incluso las obligaciones de naturaleza religiosa no exigían de los fieles que caminasen mucho; la infraestructura espiritual de la ciudad les permitía, para llegar al culto, que se trasladasen apenas algunos metros.

No se debe extraer de estos ejemplos la conclusión de que la sociedad parisina era inmóvil; ellos sugieren, por el contrario, la contención de esta movilidad dentro de espacios determinados. Había varios motivos para eso. Las divisiones estamentales, por ejemplo. Las mujeres aristócratas no hacían compras en las tiendas o en los mercados, y, si acaso se aventuraban a visitar a sus costureras de lujo, lo hacían en sus carruajes particulares sin mezclarse con los otros. Ya la burguesa algunas veces se animaba a caminar por las calles, aunque acompañada por sus sirvientes domésticas⁴. En verdad, como el acto de cargar paquetes era visto como una señal de subalternidad, la compra era sobre todo una costumbre de las mujeres de las clases populares. Los diferentes grupos femeninos circulaban, por lo tanto, en un sistema de vasos no comunicantes. Pero también las condiciones de locomoción eran precarias. Hasta 1828 París no disponía de ningún tipo de transporte público. Los más ricos poseían carruajes, que en el inicio del siglo comienzan a ser sustituidos por los cabriolés. Aun así, debido al elevado costo de mantenimiento de los caballos, la mayoría de los transportes se alquilaba. "En 1819 existían 900 coches simones y 489 carrozas de alquiler, al lado de 1171 cabriolés alquilados por hora o por viaje y 338 cabriolés de entrega. 1 Había entonces 104 paradas de simones y cabriolés" (Merlin, 1967:13). Evidentemente, un número suficiente de carruajes para una ciudad con más de 700 mil habitantes. Pero podríamos decir también que los traslados no se hacían porque no eran tan necesarios. Cada zona de la ciudad era un mundo, una frontera que no se comunicaba con las otras. Sus habitantes parecían satisfacerse con este universo clausurado. Philippe Aries dirá "el parisino de la vieja París vivía en el corazón de un mundo pequeño y estrecho, muy restringido, pero que le era suficiente gracias a la variedad de actividades y condiciones. Debemos, por lo tanto, representar la vieja París, hasta la primera mitad del siglo XIX, como una red bastante densa de pequeñas células autónomas, sin relación entre ellas" (Aries, 1971:130).

Este panorama se irá transformando de a poco. En 1828 son creadas varias sociedades para explotar el transporte de la ciudad, aunque el número de carruajes disponibles sea todavía pequeño (no son más de trescientos). Además de eso, el circuito era irregular; la competencia llevó a las empresas a multiplicar los transportes que recorrían el centro de la ciudad, olvidándose de los barrios más apartados. Constatando la insuficiencia de esos servicios, una comisión municipal propone:

"Hay en las ciudades grandes como París una inmensa necesidad de transporte a precios bajos. Existe entre todos los barrios una estrecha solidaridad de relaciones de toda naturaleza. El régimen de competencia existente en las calles no consigue satisfacer este interés porque sirve a algunos barrios y no a otros. Lo mejor es, por lo tanto, constituir una sola compañía que, con menos gastos, produzca un transporte barato y que, por unidad de dirección, establezca la solidaridad en un servicio que se debe extender en todos los sentidos".

Este pasaje puede ser interpretado de varias maneras. Yo diría que algunos historiadores tendrían la tendencia a percibirlo como una prueba más del espíritu estadista francés. En fin, contrariamente a lo que pasa en los Estados Unidos, los transportes, el servicio de telégrafo, correo, ferrocarriles son todos emprendimientos explotados por el Estado. A mí me interesa subrayar otro aspecto, el de la "solidaridad". Lo que llama la atención en este texto es que los concejeros municipales razonan en el sentido inverso al de la realidad de la vieja París. Contrariamente al aislamiento de los mundos, ellos preconizan la consolidación de los lazos, de la unión entre diversos segmentos de la ciudad. El espacio urbano es pensado como un conjunto formado por partes que deben ser conectadas entre sí y ya no abandonadas a sus particularidades.

En 1855, es fundada la Compañía General de Ómnibus, cuyo objetivo es unificar el transporte público. Poseía 25 líneas en París, 28 en la periferia y algunos servicios accesorios. Dos tipos de vehículos son puestos a disposición del público los ómnibus y los tranvías tirados a tracción animal. No es difícil percibir cómo se da la evolución del tránsito parisino a partir de entonces. En 1855, la empresa cubre 11 millones de kilómetros de recorrido, transportando 40 millones de pasajeros; en 1870, el total de los trayectos recorridos alcanza 23 millones de kilómetros y el número de pasajeros llega a casi los 100 millones. A partir de 1873 dos nuevas compañías comienzan a operar en la periferia parisina: Tramway Nord y Tramway Sud. Para mejorar las condiciones de transporte, algunas innovaciones son probadas. Se intenta utilizar la máquina a vapor como tracción mecánica, pero el resultado es insatisfactorio. El vapor acaba siendo dejado de lado, resurgiendo solamente después de 1889 como una novedad. Entonces ya no se utiliza más una máquina para arrastrar el carro de pasajeros: el aparato motor y los usuarios forman parte de un mismo bloque auto-móvil. Aun así, las formas de energía que vendrán expresan otro momento de la modernidad. En los transportes públicos, el "futuro" pertenece a la electricidad. Las primeras líneas explotadas

comercialmente surgen en 1892, momento en que la electrificación de los transportes se intensifica⁵. Con la inauguración del subterráneo, se multiplica la posibilidad de circulación de los usuarios. Basta con mirar los números. 171n 1900, fecha de su inauguración, la extensión de las líneas explotadas es de 5135 kilómetros, lo que corresponde a un número de 17.660 millones de pasajeros. Algunos años más tarde (1912), el subterráneo cubre una extensión de 83.607 kilómetros, transportando 452.110 millones de pasajeros⁶. Los datos son expresivos. Ilustran el advenimiento de un transporte de masa y un nivel de movilidad que estructuralmente define otro nivel de cultura.

Evidentemente, la intensificación de la circulación es una consecuencia de las transformaciones más amplias que ocurren en la sociedad; la materialidad de los transportes las expresa. Las barreras de París, internas y externas, caen porque hay un proceso de reestructuración del propio tejido social. La ciudad vieja albergaba un contraste social bullicioso: la superpoblación no permitía un mayor grado de especialización. No había barrios burgueses y barrios populares; una masa de individuos se aglomeraba de manera indiferenciada en los edificios. "Un mismo inmueble contenía, en el fondo de un patio calmo y provincial, un hotel aristocrático en el cual se vivía noblemente; en las fachadas ruidosas y sucias, despensas oscuras, departamentos alquilados, algunos burguesamente, otros pobremente, a veces bajo los techos de un mismo ático. Así, cada grupo de casas era un microcosmo, variado y complejo, representando una muestra integral de la sociedad urbana, con todas sus posibilidades, las del nacimiento y las de la fortuna" (Aries, 1971:219). Esta indiferenciación será quebrada por el proceso de ocupación del suelo urbano. Los más ricos migran hacia el oeste, hacia el margen derecho del Sena; el mundo del trabajo se concentra en el este, porque los operarios buscan una mayor proximidad al atelier. La ciudad se especializa, el espacio se transforma.

Es posible aprehender mejor esta idea de circulación si tomamos como ejemplo las reformas y el pensamiento urbanístico que florece en este siglo XIX. Las transformaciones por las cuales pasa la ciudad de París entre 1853 y 1870 son en este sentido un punto de referencia obligatorio. Los trabajos realizados por el barón Haussmann tienen evidentemente implicaciones ideológicas, políticas y económicas. Cuando leemos sus memorias, queda clara su preocupación por expulsar del centro de la ciudad a las clases peligrosas. Sus apreciaciones no dejan lugar a dudas. Por ejemplo, criticando a los nostálgicos del pasado y refiriéndose a las construcciones que existían en la inmediación de la calle Rivoli, antes de ser demolidas, él nos dice: "A partir de allí, existía un barrio inmundo, compuesto por casas sórdidas, serpenteadas por calles estrechas que, de la calle Saint-Honoré, se extendía hasta la plaza del Carrousel, en su mayor parte obstruida. Cubría casi toda la superficie del actual Palais Royal, y continuaba sin interrupciones a lo largo del Louvre, que abarcaba al oeste y al norte, hasta la dicha plaza de la Colonnade, obstruida también por construcciones innobles, comunicándose con otros barrios no menos difíciles para la circulación, extendiéndose incluso hasta la mezquina plaza de Grève" (Haussmann, 1979:26-27). Se asocia por lo tanto la existencia de esta población pobre a un conjunto de

señales fuertemente negativas —"barrio inmundo", "casas sórdidas", "construcciones innobles", etc.—.Ideología que encuentra respaldo no solamente entre los representantes de la clase dirigente, si no también en el discurso médico vigente. El higienismo asociaba especialmente la presencia de esas aglomeraciones inhóspitas, la proliferación de las enfermedades. En nombre de la salud pública, para que el aire circulase libremente purificando la insalubridad existente, las demoliciones son recomendadas. A la dimensión terapéutica se sobrepone otra. París, desde la Revolución, la caída de Carlos X en 1830, los combates de 1848, había sido escenario de acontecimientos políticos violentos. Había una razón geográfica para eso, las calles estrechas permitían construcción de barricadas, impidiendo la acción de la fuerza policial. Haussmann tiene clara conciencia de esas cuestiones; su reforma posee una inequívoca dimensión política. "La ejecución de las diversas operaciones no exigió más que cinco años. Era el destripamiento de la vieja París, de los barrios de los motines, de las barricadas, con una larga avenida central penetrando de un lado a otro este laberinto impracticable, ladeado por comunicaciones transversales" (Haussmann, 1979:54)⁷. A las preocupaciones de higiene se agregan, por lo tanto, las de cuño estratégico: las calles deben dar paso a las tropas. Podríamos sumar a este cuadro otro elemento. Los trabajos de remodelación urbana son caros y envuelven múltiples intereses. Esto requiere una asociación entre la acción del Estado y el capital privado, favoreciendo muchas veces la especulación. La construcción de nuevos edificios, a veces barrios enteros, atiende por lo tanto una expectativa de los grandes grupos financieros⁸.

No obstante, las dimensiones ideológica, política, económica, por más importantes que sean, hacen avanzar poco nuestra problemática. Si es posible considerar las proposiciones de Haussmann como autoritarias, militares (lo que no dudo), algo esencial escapa a esas clasificaciones. En fin, ¿en qué consistiría su modernidad?

Para responder a la pregunta, el terreno de la discusión debe ser cambiado a otro ángulo. Se puede percibir que en sus memorias Haussmann está obsesionado por los problemas de organización. Primero, racionalización del municipio de París, instancia que coordina los trabajos. Para eso, toda la administración es reformulada, innumerables divisiones y departamentos son creados para atender de forma más eficiente las exigencias de una planificación sistemática. Ingenieros, topógrafos, administradores, son contratados para dar cuenta de la tarea. Nos encontramos por primera vez delante de una política de urbanización consciente y explícita⁹. Ella envuelve cuestiones que van desde la construcción de un sistema de canales y desagües hasta la expropiación de terrenos.

Segundo, la racionalización del espacio. Haussmann traza calles, avenidas, puentes, plazas, conectando los puntos neurálgicos de la ciudad. Un eje norte-sur, este-oeste comunica el centro y la periferia, y las grandes vías convergen en las estaciones de tren. Un sistema de circulación se implanta. Surge en este momento una metáfora sugestiva para describir París. La ciudad es vista como un organismo vivo, los órganos comunicándose entre sí. En 1867, Maxime du Camp escribe *Paris, seus orgãos, sua funções, e sua vida*, libro en el que pretende

disecar la anatomía de un "gran cuerpo" biológico. Una comparación, que se torna común y corriente, se hace entre París de la superficie y París subterránea; el organismo de la ciudad constituía así un todo, integrando las reformas urbanas con la edificación de un nuevo sistema de canalización y de desagües (data de esta época la moda de visitar los desagües parisinos). También un urbanista como Hector Horeau emplea la imagen organicista. Cuando sugiere una serie de perfeccionamientos al plano de Haussmann, considera que "la circulación es para la ciudades lo que la circulación sanguínea es para el cuerpo humano, siendo la base esencial de la vida, de la prosperidad, de toda mejora inmediata y futura" (Horeau, 1868:47). Dentro de esta perspectiva, la calle y los bulevares tienen un lugar destacado en la jerarquía del espacio urbano: son sus venas sanguíneas. Como observa Michel Ragon, "el lugar conferido a la calle por Haussmann es un fenómeno nuevo en el urbanismo. Es la calle la que domina la ciudad y no la habitación, que se torna secundaria" (Ragon, 1986:102). Se puede tener una idea de estos cambios cuando se sabe que los decretos revolucionarios prescribían que el tamaño de las calles debería variar entre 6 y 12 metros; solamente las grandes arterias, que eran pocas, alcanzaban 14 metros de ancho. Pero no había aceras. Rambuteau, alcalde que antecede a Haussmann, al iniciar una política de construcción de aceras, disminuyó el espacio de las calles, lo que lo lleva a imaginar construir nuevas vías con 18 metros de ancho, medida aún estrechamente vinculada a la dimensión de lo pedestre. Haussmann inventa el bulevar, multiplicando la escala urbanística (calles con más de 30 metros de ancho). Tal vez pudiéramos decir que el pasaje de Rambuteau a Haussmann es del mismo tipo que el de los *magasins de nouveautés* a los *grands magasins*, inaugurando una amplitud espacial que privilegia la movilidad de las personas y de los vehículos. Los contemporáneos perciben la profundidad de esos cambios. Edmond About, escribiendo la introducción de la Guía de París de 1867, que presenta la ciudad a los visitantes de la Exposición Universal, se pregunta el porqué de esta destrucción, que sustituye los antiguos callejones por vías inmensas. Su respuesta es sugestiva: "En el estado actual de la civilización, las grandes ciudades son apenas aglomeraciones de hombres apresados, que vienen para producir, intercambiar, gozar, desfilan en ellas; no se admite más obstáculos o atrasos: la impaciencia universal valora en el más alto precio las moradas con fácil acceso, como se dice, que están cerca de todo. Una calle recta, larga y desobstruida, aproxima y pone en contacto dos puntos que se encontraban distantes una legua"^o. La ciudad se adapta al espíritu de una época.

Pero esta preeminencia de la circulación sólo tiene sentido cuando refiere a un "sistema" (a mi ver, noción clave para comprender el espacio de la modernidad), término que surge sobre todo cuando encaramos las cuestiones de comunicación: sistemas telegráfico, telefónico, ferroviario, de envío de noticias (las agencias de prensa). El espacio es, de esta forma, concebido como una malla, una red de interconexiones, Tomemos el ejemplo de las vías de ferrocarril, para después retornar al tema del urbanismo.

La invención del tren trajo cuestionamientos instigadores, incorporando nuevos elementos rara definir lo que sería un medio de transporte. Movido a vapor,

producto de una era de maquinismo, desafiaba las concepciones vigentes. Wolfgang Schivelbüşh observa que en el Antiguo Régimen había un movimiento de independencia entre el traslado de los vehículos; y el medio de comunicación utilizado (Schivelbüşh, 1990). Quien viajaba por tierra, o lo hacía en su propio vehículo, o lo alquilaba, trasladándose, por su parte, independientemente de las empresas que se ocupaban de las rutas. Esto ocurría porque el tránsito individual de los carros y la coordinación de las vías era técnicamente posible. Los hombres de este inicio del siglo XIX tienen, por lo tanto, algunas dificultades para imaginar un tipo de locomoción integrado en un todo más amplio. Las primeras compañías de ferrocarriles deben así combatir una idea generalizada de que las vías férreas serían una especie de prolongación de las rutas existentes, incluso con las paradas para peaje. Esto avanza en un nuevo entendimiento de la situación, que podría ser resumido de la siguiente forma: "La vía férrea y los vagones que por ella circulan forman una especie de máquina Compleja, cuyas partes no pueden ser consideradas aisladamente"¹¹. La imagen de la máquina, constituida por diversas piezas engranadas entre sí, de a poco se impone. No obstante, yo diría que esta visión de conjunto es aún precaria. El medio de transporte es visto como un sistema de engranaje, pero no su explotación. Incluso en la fase inicial de su desarrollo, las vías férreas eran concebidas como algo intermedio entre los caminos terrestres y los canales de navegación. Algunos las consideraban como un "canal seco": eran administradas por empresas, siendo utilizadas básicamente para el transporte de mercancías. En verdad, las compañías las habían construido con el único objetivo de hacer transportar, de la forma más barata posible, la materia prima que empleaban. No había, sin embargo, una coordinación entre esos ramales y el espacio geográfico era cortado por una multiplicidad de trazos independientes entre sí. En Francia, lo que existía eran las "líneas de hierro", mineras, industriales, de corto recorrido, y las parisinas, consideradas más como una curiosidad que propiamente como un medio de transporte. La noción de un sistema férreo emerge solamente en el inicio de los años 30, floreciendo junto a los intelectuales sansimonistas, que la asociaban al desarrollo de un sistema industrial. En este sentido, la concepción de lo que debería ser una vía ferroviaria se modifica. Un diputado francés, en el momento de la discusión sobre la importancia o no de construir una red ferroviaria, concibe el problema de manera interesante: "No debemos hablar de vías de ferrocarril, sino de caminos de vapor; la potencia es la inmensa ventaja de esos caminos. No deben ser consideradas como un medio de transporte más barato, sino como un medio de velocidad"¹². La visión económica que predominaba cede lugar a otra. La comparación con los canales se torna entonces obsoleta, pues éstos servirían apenas para el traslado de productos que no demandasen una velocidad mayor de transporte. El tren es visto como un vehículo radicalmente nuevo, y las vías de ferrocarril, una forma de poner en contacto espacios distantes. Ellas quiebran el aislamiento local, son "cosmopolitas". De aquí la necesidad de representar el territorio nacional como una red compleja, que tiene a París como su centro.

La noción de circulación nos llevó a la de sistema; creo que, si retomamos el ejemplo del urbanismo, podremos avanzar un poco más en nuestra discusión. Cuando Eugène Hénard publica sus estudios sobre las transformaciones de París,

entre 1903 y 1909, propone un concepto original de planificación urbana. Hénard parte de la idea de que en las ciudades antiguas las calles seguían el curso determinado por la topografía de los terrenos. Es al lado de esas corrientes naturales donde habrían sido construidas las primeras casas y edificaciones. El trazado urbano sería, en este caso, dictado por la "naturaleza". En un segundo momento, la ciudad pasa a ser vista como un conjunto en cuyo interior ingenieros y arquitectos actúan. Una política de intervención se delinea, y los trabajos realizados en París bajo el Segundo Imperio son un indicador en este sentido. No obstante, Hénard no deja de percibir las insuficiencias de la perspectiva haussmanniana; en verdad, no existe en los escritos de Haussmann una comprensión genérica y metódica de los problemas de circulación. Para usar una expresión de Françoise Choay, su urbanismo es "regularizador", empírico, apartándose de un entendimiento teórico que busca construir un modelo espacial (Choay, 1983).

Hénard se enfrenta con este enfoque, pues busca fundar un entendimiento que dé cuenta de todo y cualquier tipo de circulación. Su definición de lo que sería un transporte ilustra su pensamiento: "Por circulación individual entendemos el movimiento doble de ida y vuelta de todo habitante que se dirige, a pie o en carro, hacia un objetivo determinado, y que, una vez alcanzado este Objetivo, retorna a casa" (Henard, 1982: I 79). La circulación se expresa así siguiendo un esquema abstracto que toma en consideración apenas los objetivos de "ir" y "venir". No tiene contenido y ni siquiera se toma en cuenta el tipo de vehículo utilizado para la locomoción.

La movilidad en la ciudad puede entonces ser clasificada en diferentes tipos: circulación económica (traslados generados por los comerciantes y fabricantes), profesional (debido a la movilidad de los que trabajan), doméstica (relativa a las compras), etc. Movimiento que varía de acuerdo con los horarios: la movilidad económica comienza a las 5 de la mañana; la profesional es más intensa entre las 7 y las 10 de la mañana; la mundana se concentra en la noche. Sobre la base de este razonamiento Hénard consigue estimar el volumen de tránsito de vehículos y a pie, localizando los puntos de congestión. Pero su perspectiva es más genérica, no se aplica exclusivamente a la ciudad de París, su estudio es comparativo, pues incluye otros centros: Moscú, Londres y Berlín. Las conclusiones a las que llega son interesantes: "A pesar de las considerables diferencias de forma y de disposición interior (entre esas ciudades), se observa un rasgo que les es común. Todas las vías de expansión o de penetración convergen en un núcleo central, pero no todas hacia el mismo punto o el mismo monumento. Por el contrario, esas vías se vinculan a una especie de circuito cerrado o colector, que proponemos llamar 'perímetro de irradiación', trazado a una cierta distancia del centro matemático de la ciudad" (Hénard, 1982:208). Evidentemente, su descubrimiento de la existencia de un "anillo radial", en principio inherente a todos los centros urbanos, le posibilita proponer un conjunto de medidas concretas para ser implementadas en la ciudad de París. Sus análisis poseen, por lo tanto, un valor teórico y pragmático, y abren para el urbanismo todo un campo de estudio y de aplicaciones. Pero no es esto lo que me interesa particularmente; quiero

subrayar que su racionalidad se funda sobre una concepción de espacio radicalmente moderna.

Hay algo de "funcionalista" en las propuestas de Hénard: nos recuerdan los escritos de Radcliff-Brown, quien concibe la estructura de la sociedad como un organismo integrado por partes que desempeñan sus funciones vitales. Como la antropología inglesa, es de las ciencias biológicas de donde se toma prestado un modelo de explicación de la sociedad. No obstante, su visión es distinta de la de Haussmann, que actúa más como un terapeuta que propiamente como un científico. Sus inquietudes se referían exclusivamente al cuerpo biológico de la ciudad de París, y no a los cuerpos en general. Haussmann se sirve de la metáfora organicista; Hénard la transforma en estructura de comprensión de lo social. La ciudad deja de ser un órgano vivo particular, un paciente específico, para volverse un *continuum* espacial abstracto. Su concreción, el hecho de estar hablando de París o de Berlín, importa poco. El pensamiento comparativo sólo adquiere sentido cuando se aparta de la especificidad de los datos reales. De la misma manera, la individualidad del transeúnte no es tenida en cuenta; ellos son elementos articulados en función de los desplazamientos que emprenden. Dentro de esta óptica, el espacio se encuentra, por un lado, vaciado de su materialidad; por otro, definido en relación con otros espacios. La circulación es el único vínculo que los pone en comunicación. El espacio es una función integrada en el interior de un sistema.

No deja de ser interesante observar que la mayoría de las historias de la arquitectura pocas veces subrayan esos puntos que procuré resaltar. Mi impresión es que se interesan sobremanera por la problemática estética (lo que, en sí, es evidentemente legítimo). Ellas intentan descubrir a los pioneros del modernismo; el "funcionalismo" y "el racionalismo" arquitectónico son analizados prioritariamente bajo este enfoque. En este sentido, la pregunta sobre la adecuación o no de las formas anís-ticas a la realidad del mundo industrial emergente se convierte en el centro del debate. El gótico y el clásico son considerados así como elementos pertenecientes a la tradición, que se quiere inmutable, se refugia en el pasado, rehusando volverse sobre una nueva civilización que se inaugura. Esta arquitectura tradicional es de hecho hegemónica, pues impide la manifestación de una nueva sensibilidad estética; rechaza el lado industrial de la sociedad, considerándolo como una negación de lo bello. Como dicen varios autores, hasta 1880, los arquitectos se contentaban con camuflar el trabajo de los ingenieros: hasta incluso las estructuras metálicas eran cuidadosamente trabajadas para no ser vistas. La corriente nacionalista rompe con este estado de cosas. No sin encontrar obstáculos, los nuevos materiales de construcción, como el hierro, serán utilizados en los edificios menos prestigiosos, estaciones de tren, grandes tiendas, o se disolverán en las obras efímeras de las exposiciones universales. Incluso una torre Eiffel se expresa con dificultad en el interior de este ambiente sofocante. El gusto dominante, que se expresa a través de los edificios oficiales y de las moradas burguesas (donde se encuentran los principales clientes de los arquitectos), resisten las innovaciones. La burguesía de la Belle Epoque escoge como, signo de distinción una estética de la nobleza

aristocrática, retornando al clasicismo¹³. Un empresario como Cognac-Jay construyó la Samaritaine de acuerdo con los principios del art nouveau, pero en su residencia particular se reconforta en el "auténtico" estilo siglo XVIII. Las mismas críticas que los sectores dominantes reservan para el Impresionismo y el Cubismo se aplican después a la arquitectura moderna. Esto nos da una idea de las dificultades de la evolución de un estilo propio de la civilización industrial; su desarrollo se hace lentamente a través de los escritos y las realizaciones de un conjunto de pioneros. Se consolida, por lo tanto, tardíamente, emergiendo de manera clara y sistemática en el inicio del siglo XX. Tal vez pudiésemos decir, con Gideon, que Tony Garnier es el "primer ejemplo de un urbanismo contemporáneo" (Gideon, 1968).

Pero ¿en qué consiste esta contemporaneidad? Ciertamente la estética de su "ciudad industrial" ya no debe nada a la tradición. Hasta incluso el hierro, material de la primera modernidad, es sustituido por el hormigón armado. Como varios autores subrayan, a mi ver sin extraer todas las consecuencias, por primera vez es elaborado el plano arquitectónico de una ciudad por entero; de la plaza principal a la localización de la fábrica, de las moradas a los hoteles. Tony Garnier procura abarcar todas las funciones orgánicas de una ciudad¹⁴. Trabajo, habitación, descanso, tránsito, son para él variables independientes, que demandan al urbanista una solución arquitectónica diferenciada. La zona industrial se encuentra aislada por un cinturón verde; los barrios cumplen un papel exclusivamente residencial; en la zona central se concentran los servicios públicos; un lugar específico es reservado para el ocio (piscina, canchas, etc.). Lo que Hénard había imaginado para la circulación, Garnier lo multiplica para otras esferas de la vida social.

No debemos pensar que esta traducción espacial de las funciones deriva del pensamiento de los urbanistas. Ella se enraíza en la sociedad. Durante el siglo XIX, residencia y trabajo se vuelven unidades autónomas. El mismo movimiento que Karl Schorske describe para la modernidad vienesa ocurre en otras capitales. La tienda deja de ser lugar de habitación para transformarse exclusivamente en un espacio de servicio; la expansión de la ciudad hacia la periferia acentúa todavía más la oposición entre morada y empleo; la moderna división del trabajo impone otro tipo de concentración de espacio. Un ejemplo interesante es el de la especialización de los departamentos burgueses¹⁵.

Durante el siglo XVIII los edificios concentraban en su interior un menor número de divisiones, y solamente un departamento tenía vista a la calle. Aunque ya existiese una clara diferencia entre los grupos sociales, los departamentos al frente estaban mejor iluminados que los del fondo, y poseían entradas diferentes; halla una circulación diversificada de personas. El segundo piso era el noble, suficientemente apartado del bullicio de la calle, pero no tan alto como para cansar a pobladores cuando subían las escaleras. La planta baja (a nivel de la calle) era consagrada al comercio; en el primer piso vivían los comerciantes. Los pisos superiores disfrutaban de poco prestigio, pues exigían un esfuerzo físico considerable para subir las escaleras. El quinto piso, a pesar de tener un gran balcón,

era poco apreciado, pues se separaba del piso de la servidumbre apenas por un fino techo de madera. A esta variedad de habitantes correspondía una jerarquía de signos distintivos: en la escalera principal cohabitaban las puertas grandes para los señores y locatarios principales, y las pequeñas, para los servidores y los locatarios secundarios. Las señales decorativas procuraban incluso demarcar, en la entrada de cada morada, el status de aquellos que las habitaban.

El advenimiento de una sociedad moderna transformará esta configuración espacial. Un primer cambio es de naturaleza vertical; crece el número de pisos, lo que se hace a través de un aumento de la densidad del volumen del predio. En segundo lugar, cada piso es subdividido, dando origen a dos o tres departamentos. Por lo tanto, sin cambiar la proporción de las fachadas tradicionales, o la altura de los edificios, la cantidad de viviendas se multiplica. La parte del frente, que da a la calle, comienza así a ser valorada; la invención del elevador permitirá que incluso los pisos más altos sean alcanzados sin mayores dificultades. Data de esta época, los años sesenta, la construcción sistemática de las escaleras de servicio, separando definitivamente el circuito de los señores del de los empleados. Paralelamente a este movimiento, los interiores se especializan. Surge en las casas un sector de servicio que se libera del espacio de recepción. El sector de servicio se compone de la cocina, de una abertura intermedia entre ésta y otros cuartos, y el pasillo de los empleados. Antes, el cuarto de la empleada doméstica se encontraba próximo al de sus patrones, aunque, está claro, en una ubicación secundaria. La racionalización de las funciones va a expulsarla hacia fuera de la casa, situándola en las exiguas locaciones del último piso. Éste integra, con la escalera de servicio, todo un mundo negativo que se contrapone a la positividad de la parte "noble" del edificio. Otra serie de alteraciones ocurre todavía. Los departamentos antiguos estaban compuestos por la sala, la antesala y los cuartos, piezas construidas en hileras, comunicándose entre sí a través de varias puertas. Era, por lo tanto, posible no solamente pasar de una habitación hacia la otra, sin mayores problemas, sino ampliar o reducir su espacio de acuerdo con las necesidades caseras. Los cuartos se comunicaban con una terraza y obedecían una jerarquía de tamaño y decoración: cuarto de recepción, cuarto del dueño de la casa, etc. Un primer tipo de especialización se da con el surgimiento de los retretes, que en el final del siglo se transforman en cuartos de baño (demandan toda una infraestructura técnica específica –cañerías, retrete, bañera, lavabo, etc. –). El cuarto de recepción desaparecerá y la jerarquía que existía anteriormente cede su lugar a una dimensión única: los cuartos tienen todos el mismo tamaño. Por otro lado, el sistema de corredor rearticula la posición de las piezas. El trayecto de los moradores es pensado en forma de árbol, los aposentos poseen ahora una única puerta de entrada, y ya no se comunican directamente con los otros. Cada pieza una función, cada función una variable vuelta sobre sí misma.

Movilidad, sistema, funcionalidad. La calle es un punto de circulación, una región, una línea integrada en el interior de un todo una morada, la representación social de una función particular. Esas transformaciones no se hacen sin contradicciones. Las críticas al proyecto de Haussmann inciden justamente sobre un aspecto de

esa nueva realidad: la estandarización. Con el Segundo Imperio emerge una arquitectura regularizada, donde la forma estética es prescripta por los textos oficiales (altura de los edificios y tipo de fachada), y la necesidad de circulación impone la presencia de grandes arterias rectilíneas que se entrecruzan. De ahí una cierta monotonía y un anonimato de las construcciones. Los contemporáneos no dejan de percibir esos cambios. Victor Fournel dirá que las reformas son parte de un "terrorismo de escuadra y compás". Para introducir al lector en el centro de su argumentación, abre su libro, *Paris Nouveau et Paris Futur*, con una primera escena: Quasimodo, mirando la ciudad desde lo alto de la torre de Notre Dame. ¿Qué es lo que ve? "Un océano de techos puntiagudos, fachadas protuberantes recortadas, *cochetons* esculpidos, pequeñas torres aseguradas en los ángulos de los muros, una confusión lujosa de pirámides, de piedras; un laberinto móvil y profundo, en el cual, en una armonía desordenada, se confundían los frentes esculpidos de las tiendas, las ventanas ornadas con pequeñas figuras. Un entrecruzamiento inextricable de callejones serpenteaba de un lado al otro de la ciudad, rodeando de manera caprichosa y hermosa las casas altas, pintorescas, donde el imprevisto nacía y renacía a cada paso" (Fournel, 1865:9-10). Ésta era la París que Fournel conocía, la referencia para su sensibilidad estética. Las demoliciones y los bulevares terminarían eliminando este ambiente acogedor y multifacético; la ciudad pierde así "la variedad, el imprevisto, el encanto del descubrimiento que se tenía en un paseo por la vieja París, un viaje a través de mundos siempre nuevos, desconocidos" (Fournel, 1865:220). Alfred Delvau tiene una opinión semejante. Para él los nuevos edificios parisinos, fríos e incoloros, estandarizados como los cuarteles, se erguían a lo largo "de esas calles alineadas como soldados de Infantería, en línea recta, trazadas estratégicamente, y por eso lamentables en su regularidad" (Delvau, 1989). No deja de ser curioso rever esas apreciaciones, compartidas por la mayoría de la intelectualidad de la época¹⁶. Ellas encierran algo de nostálgico y manifiestan una insensibilidad en relación con la belleza de la ciudad que conocemos; paradójicamente, descubrimos que los literatos modernos son incapaces de comprender la modernidad urbanística. Ellos no aceptan los nuevos lenguajes encerrándose entre los muros del pasado. Mientras tanto, yo diría que los testimonios expresan la realidad que surge. De hecho, la emergencia de un espacio uniforme tiene consecuencias sociológicas profundas. La primacía de la movilidad no es simplemente una cuestión estética.

Yo había dicho que la memoria colectiva generaba un espacio que le era propio. Creo que podemos retornar este punto para comprender mejor las contradicciones de la modernidad. Halbwachs nos muestra el imperativo de que toda memoria se materializa; para existir, ella debe enraizarse en el espacio, incrementando en la materialidad de las cosas la solidaridad de los miembros que comúnmente la comparten. La topografía de los lugares es una traducción de esas relaciones sociales.

Existe un vínculo orgánico entre las personas y el medio ambiente que habitan. Por ejemplo, la memoria colectiva religiosa se inscribe en la especialidad de las iglesias, separando lo sagrado de lo profano, creando una diferenciación sutil entre los dioses, las entidades espirituales y los hombres. Lo mismo pasa con las

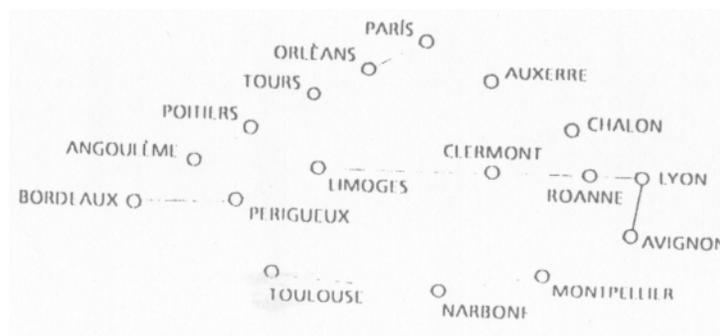
ciudades. El propio Halbwachs decía que "los diversos barrios en el interior de una ciudad, las casas en el interior de un barrio, tienen un lugar fijo, son colocados en el suelo como los árboles y los peñascos, una colina o un altiplano" (Halbwachs, 1968:134). La rigidez de las piedras y de las construcciones garantizarían así la perennidad de la tradición. La modernidad rompe con este principio; para usar una metáfora de Marx, de la cual Marshall Berman se apropia con felicidad, "desvanece" lo que es sólido. Al privilegiar la movilidad, la "raíz" se encuentra amenazada. Una tensión emerge entre movimiento y fijación. Creo que es esto lo que muchos críticos de la perspectiva haussmanniana perciben cuando dicen que París se transforma en una "ciudad de nómades". Los viejos barrios organizaban, en sus núcleos cerrados, una memoria local que favorecía la permanencia de los hábitos antiguos. La reforma urbanística desagrega esta estabilidad peculiar de los pequeños poblados. No obstante, pienso que este proceso no se completa enteramente; no ocurre de hecho la desaparición pura y simple de la "tradición". Yo diría que ella cohabita con una modernidad, pero dentro de otro arreglo social. Francois Loyer tiene razón cuando dice que existen dos niveles espaciales de la ciudad Haussmanniana. Si por un lado los bulevares acarrearán la uniformidad del espacio, "el interior de un barrio es la respuesta contraria a su exterior; uno es la representación de la regularidad y la monumentalidad, el otro, de lo cotidiano, de la bonhomía, del desorden" (Loyer, 1985:295). O sea, la nueva configuración espacial no destruyó por completo las formas anteriores. Establece, eso sí, otra jerarquía, la dominación de la calle sobre la habitación. De aquí el contraste que se manifiesta entre movilidad y fijación.

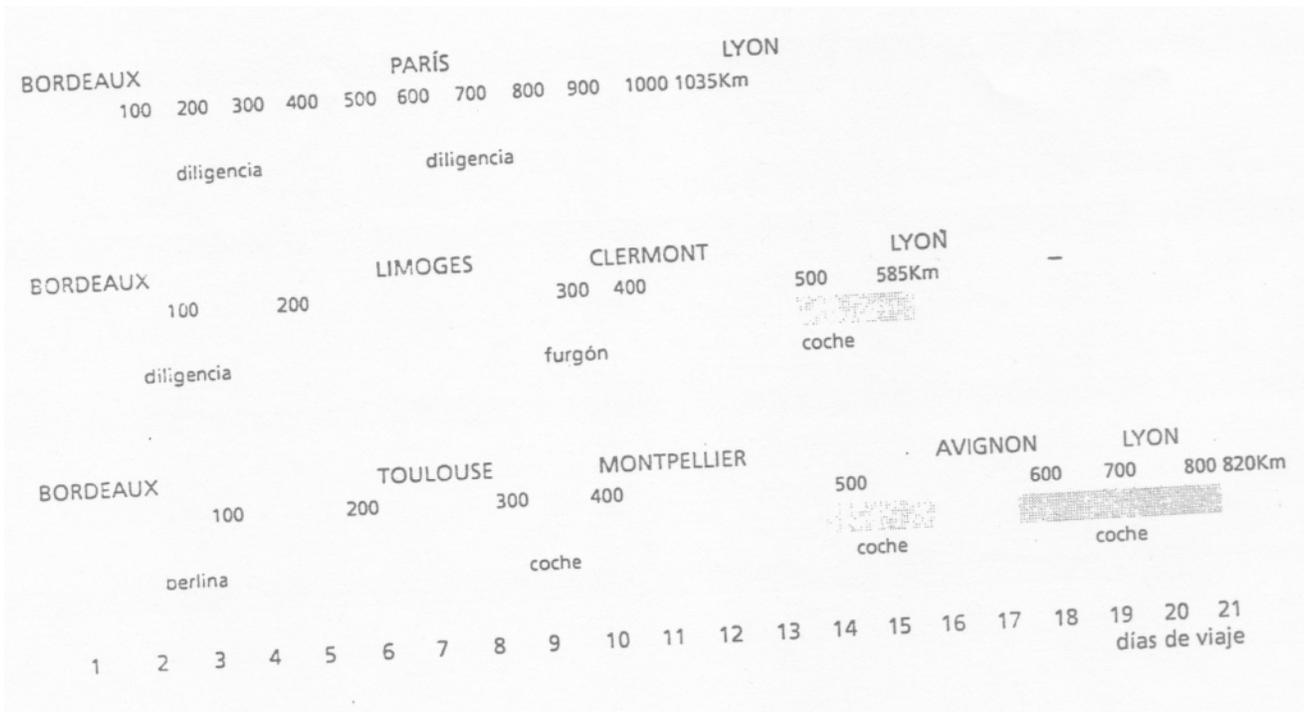
Es posible captar esta contradicción incluso hasta en las casas burguesas. Vimos cómo ellas se adaptan al proceso de racionalización de la sociedad; no obstante, cuando miramos más de cerca sus interiores, algo parece contraponerse a esta inclusión más amplia. Gracias a los museos y a las ilustraciones (por ejemplo, el Museo de Artes Decorativas de París), podemos comprender el universo de la privacidad burguesa, cuyo mobiliario enuncia una manera específica de relacionarse con el mundo. Sillones, camas, armarios, mesas, son muebles enormes, pesados, y ocupan una gran parte de la dimensión de los aposentos. Son decorados con gran estilo, los motivos son diseñados con gracia y rigor; se tiene a veces la impresión de que la calidad estética es el principal atributo de ese mobiliario. Balzac describe, por ejemplo, un cuarto de baño de la siguiente manera: "El cuarto de baño está revestido con azulejos de Sevres, pintado con camafeos, el piso con mosaicos, la bañera en mármol. Una alcoba, escondida por un cuadro pintado en cobre, que es levantado por medio de un contrapeso, contiene un lecho de reposo en madera dorada, estilo Pompadour. Los camafeos están hechos con diseños de Boucher"¹⁷. Esta atmósfera recargada hace que un autor como Jean-Pierre Goubert se pregunte: "Pero ¿para qué sirven estos cuartos de baño a no ser para ostentar el lujo y el poder de aquellos que los utilizan?". La pregunta es sugestiva y subyace a un conjunto de análisis sobre el mobiliario del siglo XIX. Gideon considera esos muebles espaciosos, pomposos, una especie de libertinaje decorativo, que expresa solamente una voluntad de diferenciación de clase. Destacan de la inclinación moderna, que procura integrar la manipulación de los objetos con su función espacial (Gideon, 1980). La

discusión que encontramos sobre arte, arquitectura e industria se reanuda; el gusto burgués es percibido como un obstáculo a la modernización estética. Creo, mientras tanto, que podemos avanzar en otra línea de interpretación, pues sabemos que el proceso de distinción puede contener un elemento de crítica. Podríamos decir que los muebles son tan pesados que se "enraízan" en el piso de madera, dificultando la tarea de mudarlos frecuentemente de lugar; que las fantasías decorativas son de tal envergadura que los tornan antifuncionales. El predominio estético oculta las imposiciones utilitarias; la solidez y el peso resisten las exigencias de movilidad. En este sentido, el cuarto de baño descrito por Balzac manifiesta un desajuste con respecto del patrón de funcionalidad. La tensión entre uniformidad y diferencia, enraizamiento y movilidad, se insinúa así en el interior de la privacidad burguesa, expresando el deseo de escaparse de las conformaciones de la esfera pública. La memoria colectiva de este grupo genera un nicho para incrustar una gama de disponibilidades y de inclinaciones que se encuentran amenazadas por el mundo real, creando un *locus* donde "las cosas son liberadas de la servidumbre de ser útiles" (Benjamin, 1987:31).

* * *

Fernand Braudel, al describir los traslados en el Antiguo Régimen, retoma una interesante observación de Paul Valéry: "Napoleón anda tan despacio como Julio César". La irregularidad y la lentitud de los transportes es una constante de la sociedad de este período. A esta realidad corresponde un tiempo moroso, que se arrastra por las calles mal cuidadas de los países europeos. Los hombres, en su mayoría, anclan a pie, y el medio de comunicación más rápido es el correo postal (lo que es posible con los puestos de cambios de caballos a cada 10 ó 12 kilómetros). En 1789, la diligencia hace el trayecto entre París-Rocen (137 kilómetros) en un día, mientras que las carrozas y los furgones tardan dos días y medio. Algunos estudios nos dan un retrato de la movilidad de las personas. 1:1 mapa de las rutas francesas en el momento de la Revolución nos permite ver los inconvenientes encontrados en los recorridos (Arbelot y Lepetit, 1987:70).





La diligencia, transporte colectivo considerado como veloz, tarda cinco días en recorrer los 500 kilómetros entre París y Lyon. No obstante, los problemas son mayores para aquellos que no viven en la capital. "El viajero que desea ir de Bordeaux a Lyon en un carruaje público tiene una opción limitada. Si no tiene prisa, y prefiere el sol, tomará la larga ruta del sur, cambiando tres veces de vehículo. Las paradas forzadas en Toulowe, Montpellier y Avignon le harán perder cerca de cuatro días al hacer los transbordos. Si busca economía, y quiere conocer Limoges y Clermont, intentará el camino de la Cordillera Central: 585 kilómetros solamente, pero en quince días. Si dispone de recursos, tiene prisa y muy buena salud, se precipitará en la diligencia a París que, en seis días, y con un poco de suerte, lo llevará a tiempo para tomar la de París-Lyon. En once días conseguirá realizar el recorrido, llegando primero, es claro, pero, sin duda, mucho más fatigado" (Arbelot y Lepetit, 1987:70).

Esas adversidades continúan en los primeros decenios del siglo XIX, ya que los gobiernos del Imperio y de la Restauración disponen de pocos recursos para invertir en los caminos. Pero podríamos decir que los esfuerzos realizados durante la Monarquía de Julio, período en el cual nuevos caminos son abiertos y muchos de los antiguos son repavimentados, no cambian sustancialmente la situación anterior. Levasseur, que se interesa por la historia comercial de Francia, nos ofrece algunas informaciones: entre París y Marsella el transporte expreso de mercancías lleva alrededor de catorce días; se trataba, no obstante, de un servicio rápido que evidentemente costaba más caro; el recorrido normal se hacia 24 días (Levasseur, 1912). Los viajeros particulares también se enfrentaban con una serie de impedimentos. Cuando Stendhal publica sus Memorias de un turista (1838), en varios pasajes se refiere a las malas condiciones de los caminos franceses y a la

lentitud de los vehículos. No es, pues, sorprendente que la llegada de los trenes venga a transformar la propia noción de velocidad. El crítico literario Jules Janin, cuando en 1842 viaja entre Saint-Étienne y Lyon, narra su experiencia en los siguientes términos: "Andar tan deprisa, atravesar las montañas, traspasar los precipicios, ¡todo eso gracias a dos líneas de hierro paralelas! Téngase en cuenta que el tren, inmediatamente después de salir, ya llega. Podemos vanagloriarnos de haber hecho el viaje más sorprendente que existe hoy¹⁸. Y él sólo había recorrido 54 kilómetros en tres horas y media. Algunos años después, los trenes expresos alcanzaban una velocidad media de 50 kilómetros por hora y los trenes-ómnibus, de 36 kilómetros por hora; con el surgimiento de las locomotoras a gran velocidad, consiguen recorrer 70 kilómetros por hora. La expansión de la red ferroviaria y la mejora de los servicios alteran los patrones vigentes hasta entonces.

La invención del tren revoluciona la concepción de espacio y tiempo. Jules Janin, en el momento de la inauguración de la línea París-Rouen-Le Havre, escribe un pequeño libro en el cual presenta las vías de ferrocarril: "Qué gran conquista el vapor, esta fuerza obediente y domada, a la cual nada resiste. Ante él la montaña desaparece, el valle se abarca; él domina las olas del mar enfurecidas, resiste al viento que retumba, lleva la delantera sobre el caballo de carrera, y, al llegar, siempre infatigable, está listo para partir. La historia del dominio del vapor sobre el trabajo de la industria, sobre los ríos, la tierra firme, siempre que se trata de devorar el espacio, compondría ella sola, la historia más dramática de la humanidad" (Janin, 1847:44). El texto fue redactado en tono ditirámico, grandilocuente, bien al gusto de la época. Pero hasta la misma exageración en el uso de los adjetivos realza la preocupación en subrayar la novedad de los cambios. El tren, por un artificio de aceleración del tiempo, "devora" el espacio, las montañas, los valles, los ríos. El vapor que libera el esfuerzo físico del brazo del trabajador distancia al hombre del tiempo de la naturaleza. Supera al caballo de carrera, poniendo en contacto puntos distantes casi "instantáneamente" (por lo menos, la imaginación percibe las cosas así). Por eso algunos autores dirán que "la distancia no es más un ser de la razón, el espacio es una entidad metafísica, desprovista de cualquier realidad. El vapor suprimió las distancias" (Gastincau, 1861:40). Esta idea de un acortamiento del espacio es generalizada, y puede ser encontrada en Inversos testimonios. Un texto inglés, de 1839, dice, por ejemplo: "Supongamos que súbitamente las vías de ferrocarril fuesen instaladas en toda Inglaterra; incluso con la velocidad modesta de hoy en día, esto significaría, para hablar metafóricamente, que la población se trasladaría, se aproximaría al centro de la capital, en dos tercios del tiempo que la separa actualmente; cada uno se aproximaría así a los otros dos tercios del tiempo que los separa; una aceleración mayor permitiría la aceleración del proceso. Nuestros puertos, ciudades, muelles, toda la población del país no solamente se aproximaría dos tercios unos a otros, sino que todo estaría cerca en la misma proporción. Si continuásemos reduciendo las distancias, sería toda la superficie del país la que se encogería, hasta el tamaño de una única metrópoli"¹⁹. Para los que apuestan al progreso, el vapor simboliza la "poesía del siglo", pero existen aquellos que miran los nuevos descubrimientos con recelo y desconfianza. Un diputado francés, cuando discute

la viabilidad de la construcción de la red ferroviaria nacional, declara: "¿Ustedes preverán lo que resultará de la aproximación de ciertas grandes ciudades a la capital, en detrimento de otras? ¿Ustedes modificarán todas las condiciones topográficas de este país? ¿Qué harán ustedes con las fuentes de aprovisionamiento dadas por la naturaleza; ciertos puertos del océano y del Mediterráneo serán profundamente modificados? Este puerto, aquel centro de producción que tiene su radio limitado por la naturaleza, por las vías navegables más próximas, con el advenimiento de las vías de ferrocarril, se encontrará súbitamente, mágicamente, próximos al gran centro de consumo parisino. ¿Ustedes calcularán bien todos los efectos imprevistos de esas sustituciones?"²⁰. Los hombres de mediados de siglo intuyen que ciertas nociones, tradicionalmente enraizadas en sus mentes, se toman ahora fluidas, huidizas. Dentro del nuevo orden social, el espacio es representado como algo que comienza a desagregarse. Es suprimido, o como decían algunos, la provincia se convierte en una extensión de las calles parisinas. Mientras tanto, como bien observa Wolfgang Schivclbüsh, esta comprensión es ilusoria. Espacio y tiempo son categorías sociales (como diría Durkheim) y no entidades abstractas, matemáticas. La duración de un traslado es función de la técnica de circulación: lo que es destruido no es el espacio en general, sino el espacio intermedio del trayecto. Los hombres estaban acostumbrados a transitar en el interior de un continuum espacial a una velocidad que los integraba en el paisaje. La diligencia y el caballo los había obligado a contemplar de cerca la naturaleza circundante. El tren quiebra esta percepción de continuidad; los espacios locales se vuelven elementos discontinuos, punteados a lo largo del viaje. Las impresiones de un viajero alemán son en este sentido sugestivas: "Esos viajes a vapor mezclan los objetos del mundo unos con otros, como un caleidoscopio. La verdad ahora sólo se compone de estaciones, los paisajes que galopan enfrente forman siempre nuevos rostros, antes de que podamos distinguir cualquier fisonomía: este salón volador forma otra sociedad antes de que divisemos las antiguas"²¹. La velocidad acarrea una fluidez y una reducción del contenido de los objetos. Éstos se tornan panoramas, imágenes. Nada une los intervalos existentes de una ruta, a no ser la vista panorámica de lo que se divisa allá afuera, lejos de los sentidos, todavía relacionados con un sistema técnico que mantenía contacto estrecho con la tierra firme. El tren sólo conoce el tiempo de salida y el de llegada; como el transeúnte imaginado por los urbanistas, el viajero es una pieza dentro de este sistema circulatorio.

La rapidez y el quiebre de las fronteras representan el espíritu de una época; expresan una aceleración de la vida social. Los artistas captan con vivacidad esta configuración de la sociedad. Baudelaire, en su *Spleen de Paris*, cree que una nueva prosa poética, "flexible y nerviosa", nace en su relación íntima con la fermentación de las grandes ciudades. Los impresionistas también se dedican a pintar el ritmo frenético que los envuelve. En sus cuadros buscan descomponer el movimiento en sus mínimos detalles, procurando fijarlos en la tela (por ejemplo, las bailarinas de Degas). Este interés por el movimiento se expresa incluso en áreas diversas. Marey inventa el disparador fotográfico, con el cual intenta captar el paso del tiempo. Estudia el vuelo de los pájaros utilizando la fotografía como técnica, proyectando las imágenes con un intervalo de 1/2 segundo entre ellas.

Por fin, el cinematógrafo conquistará definitivamente la sensación de movilidad. Pero es necesario entender que esta búsqueda del "traslado", de la "rapidez" (homóloga al principio de la fugacidad de la moda) no es mera intelección de los artistas, científicos e inventores. La propia sociedad sugiere esta intensificación de la vida. El diagnóstico que Georges d'Avenel hace de este periodo es ilustrativo. "El siglo en que vivimos, en el que las hadas benefactoras nos dieran en profusión tantas cosas, perdió un bien compartido por los antiguos: el tiempo. Mirando cómo los antiguos eran generosos con el tiempo, parece que ellos tenían delante de sí la eternidad. Nuestros contemporáneos confieren a los años otro precio; se muestran avaros; se diría que las horas súbitamente se tornaron menos largas, o que el fin del mundo está más próximo, tan apuradas parecen las generaciones. También el tiempo, que la alegoría tradicional representaba con la figura de un anciano cargando una hoz y un reloj de arena, sufrió en nuestros días unos asaltos bastante rudos. El tuvo que hacer bastantes concesiones" (D'Avenel, 1987:795).

El espacio se encoge, las horas se acortan, una atmósfera de ansiedad envuelve a las personas. Por eso, la representación del tiempo como un anciano cae en desuso; tiempo rural, cadenciado por el equilibrio estacional, que permite todavía ser medido por el reloj de arena. Louis Véron, por ejemplo, comienza a mirar al París post-Haussmann con otros ojos: "En esta gran ciudad de París, en la que la emulación más ambiciosa y la competencia más febril hacen que cada uno quiera sobrepasar a su vecino, todos hoy comprenden el precio del tiempo; del médico al abogado de renombre, del agente de cambio, del empleado de comercio al sastre, la costurera, el peluquero, veterinario, pedicuro, profesor de danza, etc.; luego de conquistar alguna reputación, alguna clientela, todos adquieren caballos más o menos ingleses, y el cochero doméstico, el mayordomo, el hombre que hace las compras, gastan un sinnúmero de horas en la caballeriza" (Véron, 1989:106). El "precio del tiempo altera el paso de las personas, que transitan más rápido que 'antiguamente'. El ritmo incesante de las actividades alcanza incluso hábitos arraigados de sociabilidad cotidiana. Un escritor "tradicional" (en el sentido de Gramsci) intenta comprender el porqué de la desaparición de una antigua costumbre como la conversación. Nostálgico del pasado, posee un ojo clínico para divisar el horizonte que se delinca. Para él, el mundo moderno incentiva el movimiento febril de la existencia, dejando poco tiempo disponible para el contacto personal. "Las personas quieren vivir de prisa, absorber más placeres, asumir más obligaciones, o sentir el mayor número de emociones posibles en el espacio de tiempo mas corto. De allí esas comidas a vapor. La mesa era un pretexto excelente para conversar" (De Gallier, 1912:294). Comer a vapor, que preuncia el fast-food que hoy conocemos tan bien.

Adaptarse o no a este nuevo ritmo se torna una cuestión central. Cuando a mediados de siglo la industria de la confección comienza a sustituir el trabajo de las costureras, el hecho es comentado de la siguiente manera por el Journal des Tailleurs: "Los sastres no conseguirán satisfacer las nuevas necesidades de los consumidores, ser servidos inmediatamente y barato. Nuestra industria realizó un desarrollo considerable que tiende cada día a crecer; la rapidez y el abaratamiento de los transportes dan a la población el gusto por los viajes. Las nuevas vías de

ferrocarril llevan el movimiento y el bienestar a los departamentos más distantes; hoy cada uno sabe que el contacto incesante facilita las comunicaciones, y que se está obligado a tener más cuidado en el vestir; de allí nació una nueva necesidad: vestirse rápido y barato"²². La ropa fabricada en serie, en principio, se adecuaría mejor al movimiento de la vida moderna. La Exposición de los Productos Industriales de 1839 construirá su identidad justamente en oposición a este trabajo lento, hecho a mano. Su definición de lo que debería ser un producto industrial es ejemplar, son aquellos "que las fábricas, las manufacturas confeccionan y distribuyen en masa' para el consumo. Las industrias más recientes que, por el contrario, operan con auxilios diversos de aquel que paga, y se esfuerza en vestirlo o calzarlo, teniendo para eso la necesidad de considerar el color del cabello, el tamaño, la forma de la cabeza, esas industrias son en verdad profesiones; los que las ejercen no son fabricantes, sino artesanos, o, como se dice hoy, artistas" (Vernier, 1960:134). Sobre la base de este entendimiento el trabajo artesanal es excluido de la exposición, hecho que nos recuerda el caso de la fotografía, cuando fue eliminada del Salón de Bellas Artes²³. El incidente revela, mientras tanto, otra contradicción; el "artista" sastre es simplemente un artesano, una reminiscencia de las corporaciones medievales; posee poco en común con un universo estético que eventualmente pueda legitimarlo. Su trabajo es descartado porque ya no se integra en el ideal de una matriz industrial.

No obstante, a pesar de esa tendencia a la aceleración, ciertos índices sobresalen y parecen refrenar este ritmo. Como si una parte del pasado se insinuase en el presente, retrasando su andar. Es verdad que los trenes contribuyen con el aumento de la celeridad, pero no deja de ser sintomático el hecho de que gran parte de los traslados terrestres aún se hagan por medio de tracción animal. Algunos autores observan, con un optimismo exagerado, que la velocidad media de las diligencias era de 2,2 kilómetros por hora en el siglo xv11, de 3,4 kilómetros por hora en el XVIII, y que, en 1848, consiguen recorrer 9,5 kilómetros en una hora. Comparativamente no se puede negar la realización de un progreso relativo; pero salta a la vista que los números presentados pertenecen a un mismo orden de magnitud. I Hay un límite físico que no es posible superar. Los historiadores de la técnica tal vez dirían que un elemento de la fase eotécnica se infiltra en el contexto de la Revolución Industrial, estableciendo barreras al desarrollo de un nuevo nivel. El brazo del Antiguo Régimen se extiende sobre el dinamismo de la modernidad.

El caballo es el símbolo y el signo de este orden que insiste en preservarse. Cuando Louis Véron se refiere al "precio del tiempo", tiene en mente, justamente, el crecimiento del número de caballos entre los habitantes de las ciudades. Médicos, comerciantes, abogados, sastres, "todos" deben utilizarlo para trasladarse más "rápidamente". En las calles, circulan cada vez en mayor cantidad: 85.622 en 1872; 908.000 en 1886; 1.124.287 en 1890; tránsito que representa solamente las monturas individuales, sin contar los vehículos de cuatro y de dos ruedas. En París, para asegurar los servicios de transporte, alrededor de 18.000 caballos son puestos diariamente en las calles. Esto impone una cadencia. Una pareja de animales que empuja un ómnibus o un tranvía no puede recorrer

una distancia superior a los 18 kilómetros por día; a paso lento, los animales completan el circuito de una línea. Como observa G. Bouchet, existían incluso otros obstáculos para retrasar la marcha: "el caballo de los omnibus y de los simones debía enfrentar, a lo largo del trayecto, múltiples inconvenientes, declives abruptos, subidas arduas, embotellamiento de la circulación, condiciones atmosféricas penosas (lluvia, nieve, lodo, hielo), que acentuaban considerablemente las dificultades de tracción" (Bouchet, 1984:129). Jean Robert, refiriéndose a los tranvías parisinos, nos dice que: "no había en esta época paradas fijas, señaladas en la vía pública; para subir, se hacía una señal al cochero, quien paraba los caballos; para descender había que dirigirse al boletero, quien tiraba de una cuerda que pasaba por la rodilla del conductor. La poca velocidad de los carros permitía a la mayoría de los pasajeros subir con el tranvía andando" (Robert, 1959:24). La gran ciudad guarda un paso provinciano, un tiempo lento que se contrapone a la rapidez de su modernidad a vapor.

Es posible comprender este clima de relativa morosidad a través de la imagen que los contemporáneos hacían de los nuevos vehículos. Un cronista, escribiendo sobre las diferentes maneras de viajar, elogia, por ejemplo, los modos modernos de locomoción: "en el dominio del transporte individual, la bicicleta representa la solución elegante al problema de la supresión del caballo montado, pues una simple cadencia de los pies es suficiente para imprimir al pequeño caballo una velocidad prohibida para el cuadrúpedo. El hombre no se contentó con esta primera y brillante victoria. Quiso también suprimir el caballo atado con rienda, y fue una victoria no menos brillante la que consiguió creando el vehículo automóvil" (Belloc, 1904:355). "Caballo-montado", "caballo-atado". Para dar cuenta de las conquistas tecnológicas, el lenguaje utiliza aún viejos conceptos. El mundo en 1900 conserva un fuerte recuerdo del ambiente de las caballerizas; los hombres tienen dificultad para expresar la realidad que viven. Un autor, escribiendo prematuramente una historia automovilística en 1898, critica el término "vehículo sin caballo" utilizado para definir el automóvil. Impaciente concluye: "Está bien, vehículo sin caballo; pero que este calificativo sirva para designar el modo de locomoción y no la forma del vehículo. Que el caballo desaparezca, sustituido por la tracción mecánica o eléctrica, pero que el coche no tenga el tenebroso aspecto de un breque, de un cupé, de una victoria, de una berlina sin animales de tiro" (Grand-Carteret, 1898:231). En verdad, los primeros automóviles tenían la apariencia de diligencias sin caballo, indefinición que llevó a los grandes periódicos (y a las grandes tiendas) a organizar concursos de diseños de carrocerías para embellecer la estética de los coches. En 1894, *Le Figaro* fija el siguiente objetivo para los participantes: "Habituar la mirada a la ausencia de caballos al frente de los vehículos. Sustituir la forma horrorosa de los carros actuales por un modelo elegante, original y práctico" (Grand-Caneret, 1898:245). Un año más tarde el periódico promueve otro concurso; el periodista dirá: "Por una locura extraña, siendo el problema establecer un vehículo destinado a andar sin caballos, los coches fueron concebidos como si uno o dos caballos debiesen ser atados en su delantera. ¿El principio fundamental del arte no es revestir todo producto del trabajo humano de una forma apropiada a su función? Como un nuevo siglo comienza, en el que la máquina se convirtió en un servidor universal,

esperando liberar al hombre, debemos ofrecer la más bella conquista que el hombre hizo, el más noble de los alimentos; como luego no existirán más caballos, en París y en las calles nacionales, tratemos de sustituirlos dignamente" (Grand-Carteret, 1898:235). Los diseños presentados por el público son reveladores, incluso sabiendo que no poseen ningún valor técnico (los concursos Fueron bastante criticados por los constructores de coches). Los croquis son lo más dispares posible; formas grotescas, muchas veces animales idealizados sustituyendo la tracción a caballo. Por ejemplo, se considera como una mejora estética un coche, que circula en Lyon, mágico, con riendas y el motor dentro del cuerpo de un cisne; o el automóvil de la "Cordonnerie du Chat Noir", cuya carrocería tiene la apariencia de un gato, evocando la imagen de la firma. Un inventor inglés propone una unión entre el pasado y el presente: "la construcción de un caballo automóvil eléctrico con rueditas. En el vientre del animal se encuentra disimulada la caja del acumulador, destinada a proveer energía al animal. El motor queda entre sus piernas, y es accionando el rabo, que sirve de conmutador, como el cochero, de acuerdo con las tradiciones antiguas, pone el vehículo en marcha" (Grand-Carteret, 1898:237). La época tantea, la imaginación duda en concebir un objeto que se mueva a sí mismo sin las reminiscencias del pasado²⁴.

Este cuadro comienza a revertirse en el final del siglo. En este momento, en los transportes públicos, la electricidad suplanta definitivamente la tracción animal. En 1900, la Compañía General de Ómnibus de París poseía en sus líneas 17.496 caballos; en 1913, son apenas 628. De a poco van siendo sustituidos por los tranvías eléctricos y los ómnibus a nafta. En 1913, circula en París el último ómnibus tirado a tracción; un cortejo de automóviles lo escolta en su viaje final. Adiós a una época que agonizaba. Es también en este período cuando el automóvil deja de ser una simple curiosidad de los inventores. Si en 1900 Francia fabrica solamente 320 coches por año, en 1913 este número sube a 45 mil. El país es el segundo productor mundial de vehículos, y su parque automotor, entre 1895 y 1914, crece de 300 a 107.535 unidades²⁵. Es claro que el automóvil no es aún un bien de consumo de masa, pero su producción industrial asegura otro nivel de civilización. Las hesitaciones respecto de su forma estética también son superadas. Cuando el motor, que se ubicaba en la parte trasera de la carrocería, es trasladado a la parte delantera, pierde el aire de una "diligencia sin caballos" (surge el *capot*)²⁶. Barthes decía que los coches de nuestro siglo son el equivalente de las grandes catedrales góticas; configuran la creación de una época, siendo apropiados por todo un pueblo como un objeto mágico. Los hombres de la *Belle Époque* tenían una opinión semejante. Un redactor de la *Revue des Deux Mondes* anota: "En verdad, en este mecanismo se encarnan los sueños de nuestra edad, como el sueño de las otras se encarnó en el palacio y en las catedrales. En las épocas pasadas, la idea que dominaba a los hombres era la de acomodarse, de enraizarse, de cobijarse en habitaciones inmensas, para que nunca tuviesen que irse de la tierra natal o escogida. Por el contrario, la idea que nos domina es la de evadirse; aunque todavía fabriquemos por necesidad, ya no lo hacemos más por placer o por orgullo; el orgullo de los poderosos del mundo de hoy se encuentra en el ejercicio del privilegio de los dioses: la ubicuidad" (De la

Size-ranne, 1907:658-659). Forma estética e imaginaria se encuentran. Como el art-nouveau en la arquitectura, o el *modern-style* en el mobiliario, el automóvil integra ahora un estilo industrial, revelando a los ojos una belleza propia de las máquinas (los salones son una exposición constante de esta nueva estética). Ésta expresa otra fase de la historia. Pero el pasaje desnuda incluso el secreto de su magia, el principio de la movilidad, que permite a las personas compartir con los dioses el atributo de la ubicuidad. Como el tren, el automóvil "acorta" el espacio y el tiempo, intensificando, como decía Simmel, la vida nerviosa de aquellos que lo experimentan²⁷.

* * *

David Landes inicia su libro, *Revolution in Time*, con una pregunta intrigante: ¿por qué el reloj mecánico nace en Occidente? (Landes, 1983). La pregunta nos recuerda una antigua indagación de Max Weber sobre el surgimiento del espíritu capitalista. La respuesta, que conocemos, reside en el principio de racionalidad, e importa particularmente para nuestra discusión sobre la cultura. Landes muestra cómo los chinos, que poseían una gran ingeniosidad para la construcción de relojes de agua, y se encontraban mucho más avanzados en esta técnica que el mundo occidental, fueron incapaces de concebir un mecanismo más sofisticado para la medición del tiempo. ¿Por qué? En verdad, los relojes de molino de agua eran un instrumento de astronomía religiosa y no una manera de dividir más rigurosamente el tiempo de la sociedad. Los chinos tenían necesidad de conocer la voluntad de los astros para conocer el destino de los hombres. El tiempo era una variable dependiente del horóscopo celestial. En rigor, era un monopolio de los astrónomos de la corte, que elaboraban el calendario de las dinastías, asegurando mágicamente a los monarcas su poder sobre el orden tradicional. Tiempo-religión, que se articulaba con toda una representación del cosmos y del mundo profano.

Las sociedades europeas rompen con este ciclo de reproducción de las cosas. El principio benedictino, ora *et labora*, asocia el trabajo con el rezo, pero aun haciéndolo, impone otro ritmo a las actividades humanas. Para celebrar a Dios, la disciplina monacal impone el fin de la inseguridad, de la imprevisibilidad de las acciones. El momento de la oración organiza de manera rígida la vida en el monasterio; por eso la medida del tiempo se torna crucial. Un repique, la campana toca al salir el sol; dos, entre la mañana y el mediodía; tres, precisamente al mediodía. La sonoridad temporal marca el fin y el inicio de los oficios religiosos. El día es dividido en cuatro cuadrantes, con seis horas de duración cada uno; la hora, en cuatro puntos (bloques de quince minutos) y un punto en diez momentos. El día y la noche dejan de ser un continuo y son subdivididos en intervalos precisos. Los benedictinos infunden a los hombres el hábito de la regularidad; la invención del reloj desplaza las exigencias de esta racionalidad de la vida religiosa. No obstante, si las ordenes monásticas (cisterciense y cluniacense que posteriormente siguen la orientación disciplinar creada por los benedictinos)

fortalecen el estímulo fundamental para su descubrimiento, no poseen la capacidad de transformarlo en un descubrimiento "popular" que rápidamente sobrepasa a las viejas clepsidras. Como objeto de lujo, el reloj comienza a ser ostentado en las cortes (reales, principescas, ducales, episcopales, etc.) pero es en la ciudades donde encontrará un destino particular. El hombre de campo calculaba su tiempo en función de las pausas naturales; el urbano necesita un reloj artificial que dé ritmo a la regularidad de su movimiento, no más en función de una disciplina religiosa, como la de los benedictinos, sino en consonancia con otro compás. El desarrollo de las manufacturas y del comercio, volviendo más complejos la vida y el trabajo, multiplica el uso de los marcadores de tiempo. Éstos se apropian de las torres de las iglesias y de los campanarios de las ciudades. Racionalidad urbana y temporal caminan juntas.

No obstante, si es verdad que esta racionalidad se manifiesta a lo largo de todo el Antiguo Régimen (expresándose de manera clara en el espíritu mercantilista), también conoce obstáculos. Jacques le Golf observa que el tiempo de la Edad Media estaba dominado por el ritmo agrario, ignorando las presiones de la exactitud o de la productividad. Tiempo que se sobrepone al movimiento de los mercaderes y de los castillos. Hasta el mismo clero y los señores parecen concertar el ritmo de sus actividades con el cambio de las estaciones del año. Por ejemplo, las operaciones militares de la caballería sólo se inician en el verano, y las guerras son interrumpidas durante el invierno. Las fiestas litúrgicas, por su parte, se encuentran estrechamente vinculadas al andar de la naturaleza. "De la Navidad al Pentecostés, el año litúrgico ocupa el período de descanso de los campesinos.

En el verano y parte del otoño, período de actividad agrícola, se llevan a cabo las grandes fiestas. Giacomo de Voragine nos da testimonio de un hecho significativo; el traslado de la fecha primitiva de Todos los Santos con el propósito de no perturbar el calendario agrícola" (Le Goff, 1983:226-227). El tiempo de la mayoría de los hombres medievales tiende así a coincidir con la duración natural. No queda duda de que, a medida que el comercio y la industria florecen, avances decisivos son conquistados en la fabricación de relojes. Éstos se vuelven cada vez más precisos, y, ya en el fin del siglo XV, disminuyen de tamaño, siendo entonces fácilmente transportables hacia el interior de las casas. Las innovaciones técnicas (el descubrimiento del escape y del muelle) permitirán de hecho que los relojes marquen la hora precisa, impulsando el crecimiento de la industria relojera naciente (los primeros relojes eran extremadamente imprecisos). A pesar de estas conquistas, el mundo del Antiguo Régimen no se organiza siguiendo las premisas de esta racionalidad temporal. Claro está, los relojes tienen múltiples finalidades; se trata de un instrumento preciso para la navegación. Pero no determinan el ritmo de la vida social, que se encuentra marcado por el peso de la herencia rural. Tal vez podríamos caracterizar esta situación recurriendo al concepto de "sociedad tradicional" empleado por Habermas (1975). Cuando estudia las transformaciones que ocurren en el mundo de la técnica, Habermas procura comprender cómo se organizaban las sociedades preindustriales. Según él, todas las formaciones sociales anteriores, aun las primitivas, siempre incluyeron un subsistema racional

que se desarrollaba a partir de la esfera del trabajo y del cúmulo de saber técnicamente aplicable. Es en el interior de este espacio donde la razón técnica se mueve, posibilitando a los hombres asegurar su reproducción material. Pero, a pesar de la existencia de esos subsistemas y de los progresos que los envuelven, nunca alcanzan un grado de propagación, como para que su racionalidad se convierta en una amenaza para las tradiciones culturales que organizan la vida social. Las "sociedades tradicionales" garantizan la supremacía de los valores y de las costumbres, conteniendo su racionalización dentro de determinados límites. Yo diría que esta situación es válida hasta el Antiguo Régimen, pero el equilibrio se rompe con la Revolución Industrial. Podemos comprender este aspecto cuando seguimos la evolución de los horarios a lo largo del siglo XIX. Hasta entonces, los relojes eran corregidos de acuerdo con el tiempo verdadero, la salida y la puesta del sol. Cerca de 1820, un prefecto del Departamento del Sena introduce una modificación considerable: el tiempo "medio" (Niaudet, 1981)²⁸. La hora pasa a ser determinada por una convención, siendo calculada por los astrónomos, quienes suponen un movimiento regular del Sol alrededor de la Tierra. Mientras tanto, esta hora convencional tiene dificultades para prevalecer, pues el tiempo de París es distinto de los tiempos locales; cada región concreta su paso a su manera. Se asiste durante el siglo X a un conflicto entre la hora parisina y las horas regionales, disputa que revela las contradicciones de la formación de una cultura nacional francesa y los Intervalos en la consolidación de la modernidad. En verdad, el consenso sobre la medición del tiempo es insuficiente para determinar el ritmo de la sociedad industrial; es necesario que se efectúe una segunda convención: la unificación de los horarios. Para eso, la emergencia de las vías de ferrocarril fue decisiva. La construcción de un sistema ferroviario implica la coordinación de los desplazamientos. La mayoría de las vías era de mano única, y en ellas los trenes debían circular en los dos sentidos. La red ferroviaria presuponia incluso otras variables, bifurcaciones y transbordos, exigiendo que las trayectorias de los convoyes y de los hombres fuesen sincrónicamente combinadas entre sí. Esta exigencia de exactitud hizo que las compañías adoptasen la hora de París como unidad de referencia. Los trenes inauguran una cultura en la cual la puntualidad es fundamental. Como bien observa Henry Vincenot: "antes de la vía de ferrocarril, poseer un reloj era señal de riqueza; desde entonces, se convirtió en prueba de civilización" (Vincenot, 1975:66).

Durante todo el siglo XIX, los hombres organizan sus vidas según dos relaciones temporales, la hora de París y la hora local, antagonismo que se expresa en la diferencia horaria entre el reloj de la estación de tren y el de la torre de la iglesia o de la municipalidad. Dicotomía que revela cómo la marcha del Antiguo Régimen se prolonga hasta este período. En rigor, encontramos "fallas" en la puntualidad de la organización industrial en vigor, no solamente cuando la contrastamos con los tiempos regionales. En su propio interior existen desacuerdos. Las compañías de ferrocarril sabiamente utilizaban un artificio para que las personas no llegasen frecuentemente atrasadas a los lugares de embarque. El reloj de la estación era adelantado 5 minutos en relación con los de las plataformas; esto daba al viajero una holgura para alcanzar su tren. Por otro lado, si para ellas el problema de la unificación de la hora se encontraba resuelto, el de su distribución era un desafío

constante. Las principales administraciones regionales recibían por telégrafo la hora exacta determinada por el observatorio de París, y la retransmitían hacia las estaciones más importantes. Éstas enviaban la información a los puntos secundarios del circuito, utilizando para eso dos agentes especiales. Con sus relojes de bolsillo, ellos recorrían las vías de ferrocarril, corrigiendo, a lo largo del camino, el tiempo de las paradas distantes del centro. Como pondera un autor, esta distribución en cascada comprometía la racionalidad del sistema, pues la precisión que se obtenía era afectada por la acumulación de errores intermedios²⁹. Problema que será solucionado solamente con el advenimiento de la telegrafía sin hilo.

En el fin del siglo, este cuadro de "imprevisibilidad" se reorganiza. Para difundir la hora cierta en la ciudad de París, la Academia de Ciencias nombraría en 1879 una comisión para estudiar el problema. Luego, en seguida, es formada la "Compañía General de los Relojes Neumáticos" con la intención de distribuir, en los domicilios, el tiempo exacto. Una revista como *Illustration* puede entonces anunciar: hoy, "por 5 céntimos por día, se puede tener en casa la hora del Observatorio, sin preocuparse en corregir el reloj, dar cuerda y mover el péndulo³⁰. El tiempo de las vías de ferrocarril penetra en el interior de las moradas. Por otro lado, el reloj, que antes era un bien de lujo, comienza a difundirse entre la población. La producción anual de Besancon, principal centro relojero francés, pasa de 60 mil unidades en 1829 a 500 mil en 1880³¹. En las estaciones de tren, en los *grands magasins*, en las reparticiones públicas, la puntualidad se convierte en un valor imprescindible para el concatenamiento de los servicios. Dentro de este contexto, las fallas y los atrasos son vistos como un anacronismo. Criticando la mezcla de los horarios regionales, Allemand, un científico francés, escribe: "Perfectamente compatible con lo que pasaba antiguamente, esa variación de horas se tomó intolerable con el ferrocarril, con el telégrafo, con el teléfono, que economizan tiempo y aproximan las diferentes partes de un mismo país" (Allemand, 1898:491). La sociedad francesa presiona por nuevas formas de contabilizar el tiempo, aunque el Estado sea lento en reglamentar esta situación de hecho. En 1891, tardíamente, se instituye la hora legal, válida para todo el país; las disparidades regionales desaparecen.

Creo que podemos entender este proceso de continua racionalización de la temporalidad cuando contraponemos el ritmo de la modernidad en el inicio y en el final del siglo XIX. El ejemplo del mundo del trabajo es sugerente. Varios autores ya habían destacado las transformaciones que emergen con el advenimiento de las fábricas. 1.11 industria del primer período de la Revolución Industrial funciona como una "institución total", buscando de todas [brillas disciplinar la fuerza de trabajo. En Inglaterra, el libro *o/e* Instrucciones de la Siderúrgica Crowley reglamenta explícitamente la actividad de los operarios:

"Con el propósito de que la pereza y la villanía sean detectadas y los justos y diligentes premiados, creo prudente crear un control del tiempo por medio de un monitor; ordeno y por ésta declaro que de las 5 a las 8 horas y de las 7 a las 10 horas son 15 horas de las cuales 1

hora y media son para el desayuno, almuerzo, etc. Habrá por lo tanto 13 horas y media de servicio corrido. Todas las mañanas, a las 5 horas, el vigilante debe tocar la campanilla, para el inicio de los trabajos, a las 8 para el desayuno, media hora después para trabajar otra vez, a las 12 para el almuerzo, a la 1 para trabajar y a las 8 para dejar el trabajo y cerrar³².

La situación es similar en Francia. El reglamento de las manufacturas Gobelins prescribe a los vigías sus incumbencias: "El portero abrirá su puerta por la mañana, 15 minutos antes de que suene la campana; el portón quedará abierto solamente mientras toca la campana; después, él debe cerrarlo y rigurosamente no dejará entrar a ningún operario que llegue atrasado. El portón quedará cerrado todo el día, excepto para la entrada y salida de los operarios y para la circulación de los vehículos. Ningún operario puede salir antes de hora sin un permiso por escrito del capataz, que debe ser dejado al pollero al salir. El portero anotará en un registro los nombres de los que salieren sin permiso, y la lista, todos los meses, será enviada a la caja, que descontará el tiempo desperdiciado. Cualquier operario que deje su puesto antes de hora para prepararse para salir será advertido y castigado con una multa relativa a un tercio de la jornada³³. Entrar, salir, comer, reposar, los intervalos y la continuidad del trabajo son metódicamente supervisados. Las crónicas de época son unánimes al describir esta tiranía del tiempo fabril. Había una usura extrema y la superexplotación del trabajo prolongaba la jornada por períodos inhumanos. Engels, cuando estudia la clase trabajadora inglesa, observa que los operarios regían sus vidas por el ritmo de las máquinas. Como demuestra E. P Thompson, este esfuerzo de militarización tiene por finalidad domesticar las energías y el cuerpo del operario. Los hombres del Antiguo Régimen eran, en su mayoría, de origen rural, y pertenecían a una cultura que desconocía la regularidad del trabajo fabril. Ellos descansaban los domingos, no eran puntuales, faltaban los lunes, y, durante las fiestas tradicionales, intercalaban sus actividades con largos períodos de reposo. Las fábricas les inculcan un hábito que les moldeará incluso su propio cuerpo. Como esos operarios que Villermé describe, que eran obligados a estar de pie delante de las máquinas hasta quince horas seguidas para realizar sus tareas Villermé, 1840).

La ganancia era tal que los patrones practicaban los más variados anzuelos para lograr sus intenciones. Por ejemplo, prohibían a los operarios utilizar relojes, consiguiendo de esta forma controlar mejor la duración del trabajo. El testimonio de un trabajador inglés es sugestivo: "En realidad, no había horas regulares; patrones y administradores hacían con nosotros lo que querían. Generalmente los relojes de las fábricas eran adelantados por la mañana y atrasados a la tarde; en lugar de ser instrumentos de medidas del tiempo, eran utilizados como disfraces para el engaño y la opresión. Esto era sabido entre los hombres, pero todos tenían miedo de hablar; los trabajadores temían llevar relojes, pues no era raro que algunos hubiesen sido despedidos porque se presumía que supiesen demasiado sobre la ciencia de la relojería³⁴.

¿Pero qué significa el tiempo dentro de este contexto? Yo diría que es

primeramente disciplina. Para los empresarios, cualquier atraso representa una disminución de lucro. Ésta es, entonces, una ética específica de un grupo social y, por lo tanto, no compartida por otros segmentos de la sociedad. Como ya nos mostró Thompson, los patrones enseñaron a las primeras generaciones de trabajadores el valor del tiempo. Pedagogía autoritaria, que se hace desde el afuera, inculcando en los operarios una conciencia que ellos desconocían. De aquí el uso recurrente a los métodos coercitivos. Esta dimensión de fuerza es inherente al inicio de la Revolución Industrial. Las fábricas funcionan de modo análogo a las prisiones, y procuran inscribir en los cuerpos de los individuos otra lógica de comportamiento. El tiempo de los empresarios no es aún el de sus empleados. Más que esto, el tiempo de los patrones no es así tan "racional" como parece. Las estratagemas para burlar la duración de la jornada de trabajo muestran no solamente la avidez de poder de la clase dominante, sino que el principio de la racionalidad temporal se duplica ante la avaricia material. Como sugiere el testimonio que citamos, el reloj no es apenas un instrumento de medida.

Esta huella de "irracionalidad" tiende a desaparecer en el final del siglo XIX. El caso de la industria automovilística es interesante. En el inicio, se trata de un ramo predominantemente artesanal. Hasta 1906, cada automóvil era fabricado enteramente, de una sola vez: no había línea de montaje, la producción era pequeña y hecha por encargo. El cliente pagaba un tercio del valor del coche en el momento del pedido y tenía que esperar por un plazo que variaba entre seis y doce meses. Había una variedad de fabricantes, y a ella correspondía una diversidad de modelos individualizados. Como la producción en masa no existía, las empresas proveían incluso los servicios de mantenimiento mecánico. Este tipo de organización productiva y sus condiciones de trabajo se modificarán al poco tiempo. Primero, la fabricación de vehículos deja de ser artesanal. El principio de la división del trabajo se impone, y los automóviles pasan a ser montados por partes. Esto implica, por un lado, el surgimiento de una minoría de operarios altamente especializados; por otro, una masa de trabajadores menos calificados. Patrick Fridenson muestra que "en tanto en los años de 1890 el operario traía consigo sus propias herramientas, y que los patrones buscaban mecánicos que poseyeran buenas herramientas, las cosas cambian en 1906. El reglamento de Renault dice expresamente: 'La casa da a todos los operarios las herramientas necesarias para el trabajo (Fridenson, 1979:316). En otros términos, si antes la industria del automóvil recurría a la habilidad artesanal de los hombres que empleaba, ahora pasa a operar a partir de la estandarización de los instrumentos (en ese momento) entra en actividad en Francia la primera industria nacional de maquinas-instrumentos para la fabricación de automóviles) y de las tareas. Esto hace que un conjunto de profesiones sea eliminado, multiplicando el número de especializaciones estrechas, que requieren poco conocimiento para ser realizadas (pintores de carrocería, pulidores, etcétera).

Segundo, hay un aumento del número de ingenieros y de los cuadros de producción, acentuándose la separación entre trabajo intelectual y manual. El proceso de fabricación se organiza sobre la base de La planificación sistemática, siendo proyectado en la oficina de los ejecutivos. Cada tarea es minuciosamente

dividida, estudiada, comprendida. En el interior de este cuadro, la noción de tiempo sufre mudanzas sustanciales. Los estudios muestran que ya a partir de 1904 algunos constructores, ante el aumento de la demanda, comienzan a estimular la productividad de su personal. Instituye-1n premios que buscan acelerar la producción y economizar tiempo. El paso siguiente es completado con la introducción del taylorismo en Francia (1908). Si comparamos este momento con los primeros de la industrialización, constatamos diferencias significativas. El elemento de fuerza, que subrayamos, incidía especialmente sobre el alargamiento de la duración del trabajo. Los primeros industriales pensaban que, para producir más, era necesario trabajar más. Por eso ellos controlaban manera rígida e impiadosa la entrada y la salida del trabajador en la fábrica. Pero este largo período es conectiva) como un continuo que se agota en la diligencia del esfuerzo de cada uno. No hay intervalos a no ser para refrigerios. La organización industrial en el final del siglo se fundamenta en un principio diferente. La jornada de trabajo es menor, y ya no requiere una conexión externa para encuadrar al trabajador. Su concepción del tiempo –incluso puede estar impregnada muchas veces por sus intereses de clase (las huelgas) – es la misma que la de los empresarios. Pero, lo que es más importante, el trabajo es descompuesto en unidades discontinuas. El taylorismo introduce la idea de medir el tiempo para realizar una tarea o fabricar una pieza. Se define .así un intervalo ideal de trabajo, el tiempo más corto para la finalización de una acción. Cada actividad es cronometrada, siendo controlada por un departamento que racionalmente administra cada gesto. Trabajo no es sólo disciplina sino también productividad. Las acciones deben ser coordinadas como los movimientos del ferrocarril-, aumentando la rentabilidad económica.

Sistema, racionalidad. Los mismos elementos que encontramos en nuestro análisis sobre el espacio se repiten en el plano temporal. La modernidad constituye un sistema en el cual las partes están relacionadas entre sí. Para que el flujo en su interior se haga de manera ordenada, el gobierno del tiempo es esencial. Los movimientos deben estar orquestados para evitar una situación caótica. Los atrasos, las rupturas, no son, por lo tanto, simples resonancias del pasado, sino un obstáculo para el funcionamiento del todo. Tiempo función, siempre valuado en referencia a la realización de una acción específica (producción de un objeto, desplazamiento en la ciudad, etc.). Un cronista, visitando la Exposición Universal (le 1900, capta bien este espíritu de la "Historia". Escribe un sugerente artículo sobre uno de los salones, "Retrospectiva de la Relojería", donde se exponen relojes (le varias épocas. "Relojes del siglo XVI al XIX: ornamentados con piedras preciosas, redondas, almendradas, ovaladas, eran frágiles y complejos como joyas. El progreso nos trajo una simplicidad del gusto, una falta de arte decorativa. Un siglo de apuro sustituyó un siglo de ocio. No sentimos más la necesidad de embellecer lo que es útil. La idea que tenemos del tiempo es que precisamos conocerlo mejor para vencerlo. Ponemos la hora en todos los lugares, en los brazaletes, en las sombrillas, en los paneles de los automóviles: Los- ropajes reflejan lo que marcan los relojes, pero difundiendo así las horas nos despedimos de sus alegrías" (De la Sizeranne, 1900:593-594). De la misma forma que el espacio se especializa, adaptándose a su uso, el tiempo se libera de la carga estética que lo entorpece. La simplificación de los relojes indica

que ellos se ajustan a la "belleza de las máquinas"; la utilidad es un rasgo que los caracteriza. Tiempo *performance*, que supera, integrándola, la vieja máxima *time is money del* ascetismo capitalista.

* * *

Cuando estudia la historia del capitalismo, Fernand Braudel acuña el concepto de "economía-mundo", que define como una triple realidad; ocupa un espacio geográfico determinado, por lo tanto, conoce fronteras, contiene un centro a partir del cual se articula, y se divide en zonas sucesivas, contraponiendo el centro a la periferia. Según Braudel, una economía-mundo, hasta cierto momento de la historia (le los hombres, puede perfectamente coexistir con otras, siendo el planeta así dividido en zonas económicas independientes entre sí. La pregunta que algunos historiadores hacen es ¿cuándo esos universos autónomos se transforman en uno solo?

CITAS

1 Ver Baczko (1984)

2 Retorno en este punto la destrucción entre memoria colectiva y memoria racional que intente trabajar en Cultura Brasileña e Identidade Nacional

3 Sobre la utilización de una simbología nacional por los republicanos, ver Michel Vovelle (Marsellesa), Christian Amalvi (14 de Julio) Maurice Agulhom (municipios), en Nora (1984).

4 Una de las marcas que para los hermanos Gongourt diferencia a la mujer burguesa de la aristócrata es justamente este elemento pragmático que la lleva algunas veces a salir del mundo de su casa y tomar contacto con la calle. Ver Gongourt (1982).

5 Ver Robert (1959). Ver también un Machefert Fassn (1963)

6 Datos en Merlin (1967:66).

7 Haussmann guarda esta preocupación estratégica hasta el final de su vida. Como el mismo afirma: "En verdad, desde que el Imperio fue derrumbado por una insurrección, en 1871, permanezco convencido de que era sabia Ha preocupación de todos los reyes, incluso los más poderosos, de cara al carácter susceptible y turbulento de las masas populares de París" (1979:43).

8 Ver Roncayolo (1983) y Bergeron (1982).

9 Ver Benevolo (1976).

10 Citado en Roncayolo (19111:103).

11 Texto de 1821, citado en Wexler (1955:31).

12 Citado en Charles (1896:8).

13 Ver Rousset-Charny (1990).

14 Ver Garnier (1917).

15 Ver Loyer (1987).

16 Sobre la relación de los literatos con las reformas de Haussmann, consultar la Guía de París (1867) que presenta la ciudad a los visitantes de la Exposición Universal.

17 Citado en Goubert (1986).

18 Citado en Allen (1948:263).

19 Citado en Schivenbüsh (1990:40)

20 Citado en Charles (1896:11).

21 Citado en Schivenbüsh (1990:62)

22 *Le Journall des Tailleurs*, 1852. Catado en Vernier (1900 128).

23 En la Exposición Universal *de* 1855 la fotografía es excluida del Salón de las Artes para ser anexada al Palacio de las Industrias. El conflicto, en el cual toman parte artistas (entre ellos Baudelaire) y fotógrafos, gira en torno de la definición de lo que sería una "verdadera" arte.

24 Esta indefinición estética es correlativa de una indefinición técnica. Los primeros inventores no consiguen aún definir un tipo de combustible estándar para ser utilizado en los vehículos. Por eso proliferan coches alimentados por fuentes energéticas dispares: electricidad, nafta, vapor.

25 Sobre la industria automovilística, consultar Friendenson (1972) y Laux (1976).

26 Sobre las transformaciones que ocurren en las carrocerías, ver Famann (1903).

27 Se puede tener una idea de la variación *de* escala de los traslados terrestres cuando se sabe que, en 1888, *en las* carreras, los automóviles alcanzan una velocidad de apenas 25 kilómetros por hora; algunos años después, en 1900, ya consiguen una marca *de* 70 kilómetros por hora. Por otro lado, la invención del avión va a extender las posibilidades de conquista del tiempo. En 1900, los aeroplanos alcanzan una velocidad de 120 kilómetros por hora, superando en mucho a los dirigibles.

28 La adopción del tiempo medio se hace en 1792 en Londres y en 1810 en Berlín.

29 Ver Ferrié (1913).

30 Ver *Illustration* (1880:359).

31 Datos en Attali (1982).

32 Citado en Thompson (1984:27 3).

33 Citado en Attali (1982:2051).

34 Citado en Thompson (1984:279).