

# 01\_ortiz\_modernidad\_y\_espacio

## Espacio

La memoria colectiva de Maurice Halbwachs, se define como un conjunto de recuerdos filtrados por el presente y compartidos por un grupo. Estos recuerdos crean una tradición y un sentido de pertenencia. Se menciona el ejemplo de cómo los esclavos africanos en América Latina mantuvieron sus creencias y costumbres a través de la memoria colectiva. Luego se compara esto con la construcción de la memoria nacional en Francia después de la Revolución, que difiere de la memoria colectiva al trascender a los individuos y convertirse en una ideología respaldada por el Estado. La reforma cronológica, el Himno Nacional y la conmemoración del 14 de julio son ejemplos de cómo se promovió esta memoria nacional. Sin embargo, se argumenta que la modernidad y el tiempo libre tienen características distintas de la memoria nacional y las festividades públicas, marcando una discontinuidad en la sociedad occidental del siglo XIX.

En 1783, Claude Ledoux recibió la tarea de diseñar un cinturón alrededor de París con más de cincuenta pabellones y puertas de control. Este proyecto buscaba mejorar la recaudación de impuestos sobre mercancías y evitar el contrabando. Refleja la distinción de Polanyi entre los mercados interno y

externo, donde el primero se cierra y el segundo se basa en el intercambio a gran distancia. Las ciudades antiguas tenían roles contradictorios al promover el comercio local pero limitar la comercialización general. Las barreras de París representan esta segmentación económica, que persistió hasta el siglo XIX.

El proyecto de Ledoux también simboliza una cultura de estabilidad estamental con fronteras seguras que separaban clases sociales, ciudad y campo. La modernidad promovió la circulación de mercancías, objetos y personas, rompiendo restricciones y fomentando el intercambio. La "circulación" se convirtió en un elemento estructurante de la modernidad en el siglo XIX, abarcando mercancías y personas. Aunque París parecía animada, la movilidad real estaba restringida debido a la proximidad de hogares a lugares de trabajo y compras, así como a las divisiones sociales.

Hasta principios del siglo XIX, las sociedad parisina no recorría grandes distancias debido a la proximidad de las tiendas, mercados y otras comodidades en sus propios vecindarios. Esto se debe en parte a la falta de necesidad de desplazarse a largas distancias, ya que cada zona de la ciudad era autosuficiente en muchas formas. Las divisiones estamentales y las percepciones sociales también influyeron en los patrones de movilidad, con ciertos grupos evitando actividades que consideraban señales de subalternidad, como cargar paquetes. Esta limitación en la movilidad se

transformó significativamente con la introducción de servicios de transporte público y otras innovaciones que permitieron a las personas moverse más fácilmente por la ciudad.

Hasta principios del siglo XIX, la sociedad parisina experimentó una limitada movilidad debido a varios factores. Las divisiones estamentales eran notables, con las mujeres aristócratas evitando las tiendas y los mercados, mientras que las clases populares eran las principales compradoras. Además, la falta de transporte público en París hasta 1828 y la escasez de carruajes privados restringían la movilidad. La movilidad limitada se debía en parte a la percepción de que cargar paquetes era señal de subalternidad. Cada zona de la ciudad era un mundo aislado, y sus habitantes rara vez se aventuraban más allá. Sin embargo, a medida que se introdujeron servicios de transporte público y se crearon compañías para unificar el transporte, se promovió la solidaridad y la unión entre diversos segmentos de la ciudad. En 1855, se fundó la Compañía General de Ómnibus, unificando el transporte público en París. Desde entonces, el tránsito parisino experimentó un crecimiento significativo, con millones de kilómetros recorridos y pasajeros transportados. La electrificación y la introducción del subterráneo en 1900 aumentaron aún más la movilidad, marcando una transformación cultural en la sociedad parisina y derribando las barreras internas y externas que habían existido previamente.

En el siglo XIX, la sociedad parisina experimentó una transformación significativa en sus patrones de movilidad y su estructura urbana. Inicialmente, la antigua París albergaba una población donde las divisiones sociales eran menos marcadas. París experimentó una transformación urbana significativa liderada por el barón Haussmann entre 1853 y 1870. Este proyecto tenía objetivos políticos, económicos e ideológicos. Buscaba reubicar a las clases consideradas peligrosas fuera del centro de la ciudad mediante la demolición de áreas pobres y la creación de amplias avenidas. Esta iniciativa estaba respaldada por una ideología que vinculaba la presencia de áreas empobrecidas con problemas de higiene y conflictos políticos. Además, se creía que las calles estrechas facilitaban la construcción de barricadas durante disturbios, algo que se deseaba evitar.

Este proceso de remodelación urbana también implicó una colaboración entre el Estado y el sector privado. Se alentó la especulación inmobiliaria y el desarrollo de nuevos edificios y vecindarios. En última instancia, estas transformaciones reflejaron cambios más amplios en la sociedad, ya que la materialidad de los transportes y la reestructuración del tejido social llevaron a la caída de las barreras internas y externas de París, marcando una nueva era en la movilidad y la vida urbana.

Haussmann introdujo una modernización basada en la racionalización del municipio de París y la

racionalización del espacio. Esto involucró la reorganización administrativa, la creación de departamentos para una planificación más eficiente y la contratación de ingenieros y topógrafos. Se estableció una política de urbanización consciente y explícita. Haussmann diseñó calles, avenidas, puentes y plazas conectando la ciudad y estableció un sistema de circulación.

El enfoque de Haussmann consideraba a la ciudad como un organismo vivo, donde las calles y bulevares eran las venas sanguíneas que conectaban sus órganos. Se destacaba la importancia de la circulación en la vida urbana. El término "sistema" se volvió esencial para comprender el espacio moderno y se aplicó a sistemas de comunicación como el telegráfico, telefónico y ferroviario.

La introducción del tren como un medio de transporte revolucionario llevó a una nueva comprensión del espacio y la movilidad. Las vías férreas se consideraron una red que conectaba espacios distantes, rompiendo el aislamiento local y siendo "cosmopolitas". Además, se menciona el cambio en la planificación urbana propuesto por Eugène Hénard, quien abogó por una planificación más integral de la circulación en la ciudad. Su enfoque consideraba la circulación como un movimiento de "ir" y "venir" hacia objetivos determinados, sin tener en cuenta el medio de transporte utilizado.

Eugène Hénard clasifica la movilidad urbana en tipos como circulación económica, profesional y

doméstica, que varían según los horarios del día. Su estudio comparativo incluye ciudades como Moscú, Londres y Berlín, y encuentra un patrón común: la convergencia de vías en un "perímetro de irradiación" en lugar de un punto central. Este concepto le permite proponer medidas para mejorar la planificación urbana en París. Su enfoque se basa en una concepción moderna del espacio urbano.

El espacio es una función integrada en el interior de un sistema. El espacio vacío de su materialidad, es definido por su relación con otros espacios, la circulación, relaciona o vincula a los espacios, e decir definido en relación con otros espacios dentro de un sistema.

Eugène Hénard adopta un enfoque "funcionalista" similar al de Radcliff-Brown al concebir la estructura de la sociedad urbana como un organismo integrado por partes que desempeñan funciones vitales. Sin embargo, a diferencia de Haussmann, quien se enfoca en el cuerpo biológico de la ciudad de París, Hénard utiliza esta metáfora organicista para comprender la sociedad en general. Su enfoque se centra en un continuum espacial abstracto, independientemente de la ciudad específica. Hénard considera a los transeúntes como elementos articulados en función de sus desplazamientos, y el espacio se concibe en términos de relaciones y circulación, vaciado de su materialidad y definido en relación con otros espacios dentro de un sistema.

El texto destaca que la mayoría de las historias de la arquitectura se centran en cuestiones estéticas y tienden a pasar por alto temas importantes relacionados con la función y la evolución de la arquitectura en la sociedad industrial. Se menciona que hasta 1880, los arquitectos ocultaban el trabajo de los ingenieros y evitaban mostrar las estructuras metálicas en los edificios. A pesar de la resistencia inicial, los nuevos materiales como el hierro comenzaron a utilizarse en edificios menos prestigiosos y exposiciones universales. Sin embargo, la burguesía de la Belle Époque prefería un estilo más tradicional y clásico. La arquitectura moderna se desarrolló lentamente y comenzó a emerger claramente en el siglo XX.

Se destaca que Tony Garnier es considerado uno de los primeros urbanistas contemporáneos y su "ciudad industrial" rompe con la tradición arquitectónica. Su enfoque abarca todas las funciones orgánicas de una ciudad, desde el trabajo y la vivienda hasta el descanso y el tránsito. Garnier traduce espacialmente estas funciones de acuerdo con las demandas de la sociedad, donde la residencia y el trabajo se vuelven unidades autónomas en el siglo XIX debido a la moderna división del trabajo y la expansión de la ciudad hacia la periferia.

En el siglo XIX, la residencia y el trabajo se vuelven unidades autónomas en la sociedad. Aumenta el número de pisos en los edificios y se subdividen los departamentos, multiplicando la cantidad de viviendas sin cambiar la proporción de las fachadas

tradicionales. El advenimiento del elevador facilita el acceso a los pisos superiores. Se construyen escaleras de servicio para separar el circuito de los señores del de los empleados.

Los interiores se especializan, con la creación de un sector de servicio que incluye la cocina, un pasillo de empleados y el cuarto de la empleada doméstica en el último piso. Los departamentos antiguos solían comunicarse entre sí, pero con la llegada de retretes y baños, esta comunicación se reduce. Los cuartos tienen todos el mismo tamaño y el sistema de corredor reorganiza la disposición de las habitaciones, cada una con una función específica.

Con el proyecto de Haussmann en el Segundo Imperio, París experimenta una transformación radical en su arquitectura y diseño urbano. Se establece una arquitectura regularizada, donde las regulaciones oficiales prescriben la altura de los edificios y el tipo de fachada. Grandes avenidas rectilíneas se cruzan, lo que conduce a una cierta monotonía y anonimato en la apariencia de las construcciones.

Esta estandarización y uniformidad en el diseño urbano fue objeto de críticas en la época. Los contemporáneos como Victor Fournel y Alfred Delvau lamentaron la pérdida de la París pintoresca y variada que conocían, reemplazada por una ciudad con calles alineadas y edificios regulares que carecían del encanto del descubrimiento constante. Sin embargo, estos testimonios reflejan una



insensibilidad hacia la belleza de la nueva ciudad moderna y uniforme.

la movilidad se convierte en un aspecto central de la vida urbana

Esta transformación no es solo una cuestión estética, sino que también tiene profundas implicaciones sociológicas, ya que la movilidad se convierte en un aspecto central de la vida urbana.

Una tensión emerge entre movimiento y fijación. Antaño, la rigidez de las piedras y de las construcciones garantizarían así la perennidad de la tradición. La modernidad rompe con este principio, "desvanece" lo que es sólido.

La memoria colectiva genera un espacio que le es propio y esto advierte una de las contradicciones de la modernidad. Maurice Halbwachs argumenta que la memoria debe materializarse y arraigarse en el espacio para existir, fortaleciendo la reciprocidad entre quienes la comparten. La topografía de los lugares refleja estas relaciones sociales.

En la modernidad, la movilidad se privilegia sobre la fijación, lo que crea una tensión entre el movimiento y la estabilidad. La reforma urbanística, como la perspectiva haussmanniana en París, desafía la tradición arraigada en los antiguos barrios, pero no la elimina por completo. Coexisten dos niveles espaciales en la ciudad haussmanniana: la uniformidad y monumentalidad de los bulevares contrasta con la cotidianidad y el

desorden de los barrios interiores. La nueva configuración espacial establece una jerarquía que coloca a la calle por encima de la habitación, lo que refleja la tensión entre movilidad y estabilidad.

Esta contradicción se manifiesta incluso en las casas burguesas, que se adaptan al proceso de racionalización de la sociedad. Aunque estos interiores reflejan una estética elaborada y muebles ornamentados, su peso y tamaño a menudo dificultan su movilidad. Jean-Pierre Goubert sugiere que estos elementos decorativos solo sirven para mostrar lujo y poder. Esta perspectiva choca con la inclinación moderna de integrar la manipulación de objetos con la función espacial.

Sin embargo, otra interpretación podría considerar que estos muebles pesados se arraigan en el suelo y expresan una crítica sutil a la modernización estética. A través de su solidez y peso, resisten la movilidad y ocultan las imposiciones utilitarias. Esta tensión entre uniformidad y diferencia, enraizamiento y movilidad, se manifiesta en la privacidad burguesa como un deseo de escapar de las conformidades de la esfera pública. La memoria colectiva de este grupo crea un espacio donde las cosas pueden liberarse de su utilidad.

Se destaca la dualidad en la relación entre la memoria colectiva, el espacio y la estética en la modernidad burguesa.

# Tiempo

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. El vapor suprimió las distancias.

En el Antiguo Régimen, los transportes eran irregulares y lentos, lo que resultaba en una sociedad marcada por un tiempo moroso. Los viajes se realizaban principalmente a pie, y el correo postal era el medio de comunicación más rápido, aunque con cambios de caballos cada 10 o 12 kilómetros. Por ejemplo, en 1789, un viaje en diligencia de París a Ruan (137 kilómetros) tomaba un día, mientras que las carrozas y furgones requerían dos días y medio.

Los problemas de movilidad eran aún mayores para aquellos que no vivían en la capital. Los viajes entre ciudades eran extremadamente lentos y a menudo requerían múltiples cambios de vehículos. La falta de inversión gubernamental en caminos en los primeros años del siglo XIX continuó exacerbando estos problemas.

Sin embargo, la llegada de los trenes transformó radicalmente la noción de velocidad. Los trenes expresos alcanzaron velocidades promedio de 50 kilómetros por hora, y con las locomotoras de alta velocidad, se lograron velocidades de hasta 70

kilómetros por hora. La expansión de la red ferroviaria y la mejora de los servicios revolucionaron los patrones de movilidad y comunicación en la sociedad.

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

La invención del tren revoluciona la concepción de espacio y tiempo. Autores de la época, como Jules Janin, destacan la capacidad del vapor para dominar la naturaleza y acortar distancias. El tren es visto como un medio que devora el espacio y permite una conexión casi instantánea entre lugares distantes. Esta transformación del espacio se refleja en la idea de que las distancias dejan de ser una realidad y que el vapor suprime las distancias.

Sin embargo, no todos ven estos cambios con entusiasmo. Algunos expresan preocupaciones sobre cómo la expansión de la red ferroviaria afectaría a ciudades y regiones, alterando la topografía y las condiciones naturales. También se plantean cuestionamientos sobre las implicaciones imprevistas de estas transformaciones.

A pesar de las diferentes perspectivas, la llegada del tren marca un cambio significativo en la noción de velocidad y en la forma en que las personas experimentan el espacio y el tiempo. El tren representa una aceleración de la vida social y una nueva forma de percibir el mundo, donde el espacio se vuelve discontinuo y los objetos se convierten en imágenes panorámicas en movimiento.

La rapidez y la transformación de las fronteras son representativas de una época marcada por una aceleración de la vida social. Esto se refleja en el arte y la cultura de la época, donde los artistas como Baudelaire y los impresionistas intentan capturar el ritmo frenético de la sociedad. La búsqueda de la "rapidez" se extiende a diversas áreas, incluyendo la fotografía y el cine, que permiten representar el movimiento de nuevas maneras.

Esta aceleración de la vida se traduce en una percepción del tiempo como un recurso escaso. La sociedad moderna valora la eficiencia y la velocidad, lo que lleva a cambios en la vida cotidiana, como comidas rápidas y una mayor movilidad. El contacto personal se ve afectado por esta aceleración, con menos tiempo disponible para la conversación y el contacto personal.

El trabajo artesanal se ve amenazado por la creciente demanda de productos fabricados en serie, adaptados al ritmo acelerado de la vida moderna. La Exposición de los Productos Industriales de 1839 define claramente lo que se considera producto

industrial en contraposición al trabajo artesanal, destacando la importancia de la producción en masa y la eficiencia.

Esta época se caracteriza por una transformación profunda en la percepción del tiempo, la velocidad y la eficiencia, que afecta la vida cotidiana, el arte y la producción industrial.

A pesar de la tendencia hacia la aceleración en la sociedad, ciertos factores limitan esta velocidad. Los trenes contribuyen al aumento de la velocidad, pero gran parte de los traslados terrestres aún dependen de la tracción animal. Aunque ha habido mejoras en la velocidad promedio de las diligencias a lo largo de los siglos, existe un límite físico a la velocidad que no se puede superar.

El caballo sigue siendo un símbolo y un medio de transporte importante en la sociedad, especialmente en las ciudades. El número de caballos en las calles aumenta significativamente, y los vehículos de tracción animal imponen su propia cadencia. Los obstáculos como las condiciones climáticas y la topografía también limitan la velocidad de los traslados.

A pesar de los avances tecnológicos y la aceleración en algunos aspectos de la vida, la sociedad todavía depende en gran medida de la tracción animal, lo que limita la velocidad y la percepción del progreso. La resistencia al cambio y la nostalgia por el pasado son evidentes en la

forma en que se conciben y describen los nuevos vehículos sin caballos.

En el pasado, la sociedad se caracterizaba por la idea de establecerse y arraigarse en un lugar, mientras que en la actualidad, la tendencia es a la movilidad constante. Aunque la producción todavía ocurre por necesidad, ya no es motivada por placer u orgullo. El orgullo contemporáneo radica en la capacidad de estar en todas partes al mismo tiempo, lo que se llama "ubicuidad". Esto se refleja en el automóvil, que se ha convertido en un elemento de estilo industrial, similar al art-nouveau en arquitectura y al modern-style en mobiliario. Este cambio en la estética y la cultura representa una nueva fase de la historia. El automóvil, al igual que el tren, acorta la distancia y el tiempo, intensificando la vida agitada de quienes lo utilizan, como lo argumentó Simmel.

| Racionalidad urbana y temporal caminan juntas.

David Landes plantea la pregunta de por qué el reloj mecánico se originó en Occidente. Esto se relaciona con la racionalidad y la cultura. En China, a pesar de su habilidad en la construcción de relojes de agua, no desarrollaron relojes mecánicos debido a su enfoque religioso del tiempo vinculado a la astronomía. Mientras tanto, en Europa, los monjes benedictinos impusieron un ritmo temporal a través de la oración y la campana, dividiendo el día en intervalos precisos. Sin embargo, esta racionalidad no se generalizó en la

sociedad medieval, que seguía el ritmo agrario y estacional.

Con el florecimiento del comercio e industria, los relojes se volvieron más precisos y accesibles. A pesar de ello, la sociedad aún se basaba en la tradición rural. La Revolución Industrial y la expansión ferroviaria cambiaron esto. La adopción de una hora convencional y la unificación de horarios fueron impulsadas por la necesidad de coordinar trenes en una red ferroviaria. Los trenes introdujeron una cultura de puntualidad, y poseer un reloj se convirtió en un signo de civilización.

La consolidación de horarios uniformes reveló las tensiones en la formación de una cultura nacional y la transición hacia la modernidad en Francia.

Durante el siglo XIX, coexisten dos relaciones temporales en la vida de las personas: la hora de París y la hora local, lo que refleja la persistencia de elementos del Antiguo Régimen. Las compañías ferroviarias, para evitar retrasos, adelantan los relojes de las estaciones en relación con los de las plataformas. La distribución de la hora exacta es un desafío, con errores acumulativos. La solución llega con la telegrafía sin hilos.

En 1879, se forma la "Compañía General de los Relojes Neumáticos" para llevar la hora exacta a los hogares por un costo accesible. Esto democratiza el acceso a los relojes. La producción de relojes en Besancon aumenta significativamente.



La puntualidad se vuelve crucial en estaciones de tren, tiendas y servicios públicos.

La sociedad francesa presiona por una hora legal única para todo el país, que finalmente se establece en 1891, poniendo fin a las disparidades regionales en la hora.

En el siglo XIX, la industrialización transformó la organización del trabajo en fábricas, imponiendo disciplina y rigidez en los horarios. Los empresarios controlaban estrictamente el tiempo de trabajo, supervisando la entrada, salida y pausas de los trabajadores. Esta disciplina del tiempo buscaba aumentar la productividad y maximizar las ganancias.

El uso del reloj en las fábricas no solo medía el tiempo, sino que también servía como una herramienta de control y opresión, ya que los patrones solían adelantar o atrasar los relojes para extender la jornada laboral sin pagar tiempo extra. El reloj no es apenas un instrumento de medida.

Con la introducción del taylorismo a principios del siglo XX, se produjo una transformación adicional en la concepción del tiempo en el trabajo. Se implementó la medición y cronometraje precisos de cada tarea para aumentar la eficiencia y la productividad. La jornada laboral se redujo y se descompuso en unidades de trabajo discontinuas, con énfasis en la coordinación y la eficiencia.

la industrialización del siglo XIX marcó un cambio significativo en la organización del tiempo en el trabajo, desde la disciplina y la opresión iniciales hasta la búsqueda de la eficiencia y la productividad con la llegada del taylorismo. El reloj desempeñó un papel crucial en esta evolución, no solo como instrumento de medición, sino también como símbolo de control y poder.

La modernidad se caracteriza por ser un sistema en el que todas sus partes están interconectadas, y el control del tiempo es esencial para mantener un flujo ordenado. Los retrasos y las interrupciones se consideran obstáculos para el funcionamiento adecuado de este sistema. El tiempo se valora en función de la realización de acciones específicas, como la producción o los desplazamientos.

Un ejemplo de esta percepción del tiempo se encuentra en la Exposición Universal de 1900, donde se exhiben relojes de diferentes épocas. Se observa una transición de relojes ornamentados y complejos en siglos anteriores a relojes más simples y utilitarios en la era moderna. La idea es que el tiempo se necesita comprender y dominar para lograr el progreso. La simplicidad en la medición del tiempo refleja la utilidad sobre la estética, y los relojes se adaptan a la "belleza de las máquinas". Esto refleja un cambio en la percepción del tiempo, donde el tiempo se convierte en una medida de rendimiento que va más allá de la antigua máxima del "tiempo es dinero" del capitalismo ascético.

Fernand Braudel introduce el concepto de "economía-mundo" al estudiar la historia del capitalismo. Lo define como una entidad que ocupa un espacio geográfico con fronteras, tiene un centro desde el cual se organiza y se divide en zonas concéntricas, con un centro y una periferia. Braudel sugiere que, en ciertos momentos de la historia, varias economías-mundo pueden coexistir de manera independiente. La pregunta clave es cuándo estas economías independientes se fusionan en una sola.