
**SABERES TRANSATLÁNTICOS EN LA HISTORIA DE LA CIENCIA
BARCELONA/ BUENOS AIRES.
NOTAS SOBRE HISTORIA URBANA RELACIONAL**

José Luis Oyón

ETSAV-UPC,
Jose.Luis.Oyon@upc.edu

Kathrin Golda-Pongratz

UIC Barcelona,
kgoldapongratz@uic.es

Álvaro Girón, Oliver Hochadel y Gustavo Vallejo (eds.), *Saberes transatlánticos. Barcelona y Buenos Aires: conexiones, confluencias (1850-1940)* (Doce Calles, Aranjuez, 2017); 274 páginas+ilustraciones
ISBN: 978-84-9744-225-1

Saberes transatlánticos en la historia de la ciencia Barcelona/ Buenos Aires. Notas sobre historia urbana relacional (Resumen): La reciente publicación del libro *Saberes transatlánticos* representa la consolidación en los últimos años de una historia urbana de la ciencia. Para analizar la novedad del reciente “giro espacial” en la historia urbana de la ciencia, la tecnología y la medicina, se recuerda primero el surgimiento de la variable espacial como factor constitutivo en la consolidación de historia urbana. Tras pasar revista a los distintos textos del libro, el artículo presenta después una serie de referencias bibliográficas sobre historia urbana transnacional que pretenden enriquecer una historia urbana menos atenta a la ciudad en sí y a su contexto nacional que a las relaciones con otras ciudades en un marco transnacional. Se ha puesto especial interés en reflejar historiografía relevante escrita en lenguas latinas, tradicionalmente ignoradas en la historia urbana. El objetivo último es reflexionar sobre la posible construcción de una historia urbana relacional.

Palabras Clave: Historia urbana; historia urbana relacional; historia urbana transnacional; Buenos Aires; Barcelona.

Transatlantic knowledge in the history of science Barcelona/ Buenos Aires. Notes on relational urban history (Abstract): The recent publication of the book *Saberes transatlánticos* is viewed as the consolidation of an urban history of science. To test the novelty of the “spatial turn” in the urban history of science, technology and medicine the article first discusses the historical appearance of the spatial variable as a key constituent factor in urban history. The different chapters of the text are then reviewed in detail. As a complementary contribution, the article presents some references on transnational urban history that aim to enrich an urban history less attentive to the city itself and its national context than to relations with other cities in a transnational framework. There has been a special interest by the authors to present relevant urban historiography written in Latin languages, traditionally ignored in urban and transnational urban history. The final aim is thinking about the construction of a relational urban history.

Key words: Urban History; Relational Urban History; Transnational Urban History; Buenos Aires; Barcelona.

El (re)descubrimiento de la dimensión espacial en la historia y otras ciencias sociales se produjo a finales de los años 1980. Le siguieron luego otros campos de la historia hasta entonces poco interesados en la dimensión espacial. Al despuntar el siglo XXI el *spatial turn* que estaban experimentando la cultura, la historia y las ciencias sociales era ya un fenómeno imparable. En su libro de 2003 *En el espacio leemos el tiempo* Schlögel tomaba nota de ello:

“Ya hace mucho que se atisba que espacialidad y espacialización de la historia humana se convertirán en el *quid* de la reorganización y nueva configuración de antiguas disciplinas desde la Geografía a la Semiótica, de la Historia del Arte, de la Literatura a la Política. Las fuentes del *spatial turn* manan en abundancia y la corriente que nutren es poderosa, más poderosa que diques y barreras entre disciplinas”¹

Entre esas nuevas reconfiguraciones disciplinares afectadas por el giro espacial se encontraba, según nos informa Oliver Hochadel en su interesante y muy necesaria introducción al libro que vamos a analizar, la historia de la ciencia, la técnica y la medicina (STM). Ese tardío viraje espacial en la historia de la ciencia, la tecnología y la medicina parece hoy definitivamente instalado, hasta el punto que puede ya hablarse de una *historia urbana de la ciencia* con cuerpo propio. No cabe sino felicitar por ello. Inscrito de lleno en esa definitiva inmersión de la historia de la ciencia en la historia urbana, acaba de aparecer el libro *Saberes transatlánticos. Barcelona y Buenos Aires: conexiones, confluencias, comparaciones (1850-1940)*. Editado por Alvaro Girón, Oliver Hochadel y Gustavo Vallejo, el texto vendría a cerrar una trilogía de historia urbana con los volúmenes compilados por Oliver Hochadel y Agustí Nieto-Galán *Barcelona: An Urban History of Science and modernity, 1888-1929*, 2016 y el también reciente *Urban Histories of Science, Making Knowledge in the City, 1820-1940*, 2018².

No es el primer intento de cruzar la historia urbana barcelonesa con la de otra gran ciudad transatlántica³, pero sí el primero donde se aborda propiamente desde la historia de la ciencia. Nuestra intención en las páginas que siguen es dar cuenta de los contenidos del libro, del nuevo campo de la historia urbana en el que se inscriben y recordar algunas aportaciones de la historia urbana en otros campos con la intención de tender puentes y si es posible enriquecer desde otros campos de la historiografía urbana el apasionante programa de trabajo que tiene ante sí la historia urbana de la ciencia cuando trata de superar la visión estricta desde la sola ciudad y

1 Schlögel, 2007, p. 16.

2 Hochadel, Nieto-Galán, 2016, 2018.

3 Hay que recordar el trabajo editado por Horacio Capel y Paul-André Linteau que desde la geografía puso uno al lado del otro los desarrollos urbanos en edad contemporánea de Barcelona y Montreal. Se analizaron los cambios productivos y metropolitanos, las infraestructuras de transporte y otras redes técnicas, la gestión política y administrativa y las políticas de vivienda y renovación urbana. Aunque el resultado no deja de ser una serie de trabajos sobre cada ciudad sin una reflexión cruzada, se pone de manifiesto, para seguir más a fondo con el método comparado, se resalta que los períodos de fuerte crecimiento y las soluciones adoptadas era aproximadamente similares, aunque la cronología, el peso relativo entre sector público y privado o la división étnica del espacio urbano no fueran exactamente las mismas (Capel, Linteau, 1998, p. 16). Sobre globalización y modernización urbana Barcelona/Lisboa ver Capel, 2009.

amplia su mirada para relacionar la ciudad con otros marcos distintos del habitual del Estado-nación: marcos regionales, inter-urbanos, transurbanos o globales).

Sobre la novedad del “giro espacial” en la historia urbana de la ciencia, la tecnología y la medicina

Dos precisiones historiográficas para la joven generación interesada en ese nuevo campo de la historia urbana de la ciencia. Como acabamos de comentar, el giro espacial de la historia de la ciencia a principios de este siglo no era en realidad nada nuevo en las ciencias sociales o en otras ramas de la historia. Y quizás no esté demás recordar en esa línea que otros campos de la historia y las ciencias sociales habían experimentado en fechas aún más tempranas una especial atención a la dimensión espacial a eso que se llamó luego *spatial turn* (aunque nadie entonces lo llamara así).

En realidad, varios de los inspiradores de ese famoso viraje espacial, como Foucault o Lefèbvre, escribieron sus textos fundadores entre finales de los sesenta y mediados de los setenta del pasado siglo e influyeron decisivamente sobre gente interesada por la historia del espacio y de la ciudad. En efecto, sin que nadie lo designara así, el famoso giro espacial venía de antiguo en la historia y en la geografía histórica urbanas. En las ciencias sociales interesadas por definición en el espacio, caso de la geografía, ese interés por la dimensión espacial sería en cierto sentido redundante pues lo espacial había sido desde el principio determinante y constitutivo de la propia disciplina, a pesar de que la fiebre de la geografía cuantitativa de los años 50 y 60 pareció haberlo olvidado. Cuando se habló de viraje espacial en la geografía a finales de los años 80 ya existía de hecho una geografía histórica urbana atenta por definición al espacio⁴.

Pero también en el campo de la historia y más específicamente de la historia urbana, que nace en los años sesenta como sub-disciplina, la aproximación espacial fue asimismo el auténtico elemento constitutivo del nuevo campo y el rasgo realmente distintivo para superar tanto a la historia local practicada hasta entonces como para enriquecer y en muchos sentidos cuestionar la vieja historia en el marco tradicional y homogeneizador del Estado-nación⁵. Aunque en la naciente historia urbana de los años 1960, comenzando por las históricas compilaciones de Dyos y de Handlin y Burchard⁶ no se hablara claramente de espacio (pero sí de lugar), y aunque eran muchas las maneras de practicarla, la historia urbana fue desde sus orígenes un campo de carácter esencialmente geográfico, espacial; una “ciencia de la diferencias”, como la llamó Marcel Roncayolo (las diferencias sociales, políticas y culturales entre campo y ciudad, las diferencias internas también en el seno de la propia ciudad,...). *Situar* los acontecimientos y los procesos históricos generales explica cuestiones relevantes. Preguntarnos por el dónde no es una cuestión trivial o

4 Carter, 1983; Soja, 1985.

5 Monclús, Oyón, 1986.

6 Handlin, Burchard, 1963; Dyos, 1968.

de mera “mapificación”⁷. La moderna historia del urbanismo, la *planning history* o la *histoire de l’urbanisme*, hizo también de la dimensión espacial algo absolutamente consustancia (y lo mismo puede decirse de su carácter esencialmente transnacional). En definitiva, la reciente historia urbana de la ciencia de la que vamos a hablar sería una de las últimas ramas de un tronco original de la historia que habría despertado hace tiempo a la curiosidad por lo urbano y lo espacial.

La segunda precisión tendría que ver con la incomodidad teórica que puede suscitar ese enorme cajón de sastre denominado “historia urbana del STM”, es decir, historia urbana de la ciencia, la tecnología y la medicina. Seguramente, restringir el ámbito a la historia urbana de la ciencia eludiendo el de la tecnología (y hasta cierto punto el de la medicina) sería, además de lo más manejable, lo más ajustado a la realidad si hablamos del surgimiento del giro espacial de la historia urbana del STM a principios de nuestro siglo. Porque la tecnología aplicada en las ciudades, la historia urbana de la tecnología es desde luego bastante anterior.

Las ciudades siempre han sido centros de producción y de distribución de conocimiento científico, pero también, y muy especialmente, de un conocimiento científico-técnico *urbano* producto del aprendizaje surgido del propio proceso de urbanización y aplicado a la propia ciudad⁸. Las técnicas de intervención sobre la ciudad constituyen de por sí un campo diferenciado dentro de la historia de las tecnologías, desde las redes técnicas de transporte hasta las redes de abastecimiento de agua, las de alcantarillado, las redes de gas y de electricidad, las telefónicas, como Oliver Hochadel, sugiere en otra parte⁹. Desde muy pronto tuvieron una historiografía urbana propia.

El vasto campo de la historia de las redes de transporte en medio urbano, por no hablar sino de la más visitada por esa historiografía, se identifica con el mismo nacimiento de la historia urbana en los años 1960. Su cambiante uso o sus efectos en el crecimiento urbano han formado parte desde buen principio no sólo de la historiografía del transporte en medio urbano sino del interés de los mismos clásicos fundadores de la historia urbana. Las dos monografías fundadoras de la historia urbana anglosajona hablan del decisivo papel de los tranvías y los ferrocarriles suburbanos en el crecimiento suburbano de Londres y Boston, *Streetcar Suburbs*, de Sam Bass Warner Jr y *Victorian Suburb*, de H. J. Dyos¹⁰ y estaban basadas en detallados trabajos previos de historia del transporte. El libro de Kellet sobre los efectos del ferrocarril en la estructura de las grandes ciudades victorianas británicas es de 1969 y continúa siendo, todavía hoy, un gran clásico de la historia urbana comparada del transporte¹¹.

7 Oyón, Serra, 2009.

8 Hochadel cita por ejemplo Gantner y Hein-Kircher, 2017, p. 576-577.

9 Hochadel, Nieto-Galán, 2016, nota 3.

10 Dyos, 1961, 1986, Warner; ver algunos de los ensayos de Dyos escritos en revistas específicamente dedicadas a la historia del transporte en Cannadine, Reeder, 1982.

11 Kellet, 1969.

Entre esas nuevas tecnologías generadas desde la ciudad siempre ha figurado la arquitectura y el urbanismo, que construyó desde antiguo ideas, saberes y técnicas específicas de intervención sobre lo urbano. La focalización del análisis en los aspectos espaciales consiguió también aquí alumbrar una historiografía específica. A finales de la década de 1970, y ampliando la tradicional historia del urbanismo generada desde la historia del arte y la arquitectura ejemplificada en Lavedan, se produjeron cambios sustanciales que contemplaron la historia del urbanismo como una sub-disciplina amplia que contemplaría desde las genéricas ideas de ciudad predominantes en cada período histórico hasta las diversas políticas y técnicas de ordenación del espacio¹². Surgió potente una *planning history* en los países anglosajones cuyos libros más importantes se publicaron al comenzar la década de 1980, consolidándose académicamente como campo con la aparición de la revista *Planning Perspectives* en 1985 (o la más efímera italiana *Storia dell'urbanistica*, aparecida en 1981).

Un importante debate presente en los congresos de los años 1970 fue el de la naturaleza epistemológica de eso que llamamos urbanismo de los siglos XIX y XX: bien un conjunto de técnicas que se manifiestan a partir de las la adopción e implementación a finales del siglo XIX de la figura del plan urbanístico y de la técnica del *zoning*, que se habría consolidado de manera progresiva como respuesta a las disfunciones urbanas producidas por el proceso de industrialización y que habría culminado en las instituciones urbanísticas del principios del siglo XX, o bien un discurso sobre lo urbano más amplio ya presente en ciertas prácticas anteriores¹³. Aunque hasta finales del siglo XIX y principios del siglo XX no se conformaran las instituciones urbanísticas modernas (planes urbanísticos, manuales, congresos, exposiciones y revistas de urbanismo) las alteraciones sustanciales en la concepción del espacio urbano se producen ya a finales el siglo XVIII, cuando se renuevan las teorías arquitectónicas sobre la ciudad y las técnicas urbanísticas de intervención y cuando también lo hacen en otra tradiciones disciplinares, como la geográfica y la cartográfica, la administrativa y la médica¹⁴. Es a partir de entonces cuando la ciudad deja de ser entendida en términos fundamentalmente estéticos y comienza a ser pensada en otros más funcionales, cuando el espacio urbano se convierte en un “campo de fuerzas” susceptible de ser reordenado¹⁵.

Entre esos saberes urbanos surgidos a finales del siglo XVIII que contribuyeron a mirar de manera nueva la ciudad figuraba sin duda la medicina. Los saberes asociados a la medicalización y los dispositivos de control de la ciudad puestos a punto desde entonces y durante buena parte del siglo XIX generaron en los años setenta un auténtico giro espacial en la historiografía urbanística y arquitectónica francesa e italiana. A partir de las concepciones de Michel Foucault sobre el poder,

12 Monclús y Oyon, 1990.

13 Foucault, 1972; Perrot, 1975, p. 639 y ss. (sin duda el gran libro de la historia urbana francesa del s.XVIII); Morachiello, Tesysot, 1979; Sutcliffe, 1980.

14 Monclus, Oyón, 1990.

15 Fortier, 1977; Lepetit, 1979.

la dimensión espacial nacida de la mirada médica e higienista generó en torno a la idea de dispositivo y con la colaboración del filósofo y una serie de historiadores de la arquitectura y el urbanismo interesados en los nuevos saberes (y poderes) una nueva forma de mirar, controlar y enderezar el cuerpo en la ciudad: nueva cartografía geométrica y nuevos planes de alineaciones, “máquinas de curar”, topografías médicas, diferentes dispositivos “panópticos” aplicados a las instituciones cerradas (cárceles, hospicios, manicomios, fábricas,...)¹⁶. La revista de historia urbana *Urbi* reunió a mucho de ese pensamiento a finales de los 70 y principios de los 80.

El ambientalismo médico que se desarrollará en el siglo XVIII y XIX surgió de un retorno a la tradición hipocrática. El neo-hipocratismo de los médicos y de las topografías médicas identificaba como insanos los espacios donde el aire quedaba inmóvil y las aguas permanecían estancadas y pútridas (mercados, cementerios, hospitales, mataderos, cloacas, barrios y viviendas hacinados) y como sanos a todos aquellos donde había movimiento y circulación del aire y del agua¹⁷. Los debates entre médicos y arquitectos sobre la forma de los nuevos hospitales buscan los medios de curación a través de la misma disposición de los edificios. Las formas panóptico-radiales propuestas por algunos arquitectos responden en gran medida a la preocupación por la renovación y circulación del aire y el control de la persona enferma: se trata de hacer de los hospitales verdaderas “máquinas de curar”¹⁸. La nueva manera panóptica de mirar y controlar reclamaba también unas nuevas políticas de reforma urbana: para hacer circular el aire se proponían calles anchas y rectas, grandes plazas y arbolado, adecuados sistemas de alcantarillado y limpieza de calles que impidieran la concentración de miasmas,... y también las concentraciones obreras. Los nuevos bulevares del París haussmanniano hundieron ahí sus raíces¹⁹.

De la comparación a la *histoire croisée*: por una posible historia urbana transnacional de la ciencia

El texto introductorio de Oliver Hochadel “Circulación del conocimiento, espacios urbanos e historia global. Reflexiones historiográficas sobre las conexiones entre Barcelona y Buenos Aires” es esencial para entender los objetivos del libro que estudiamos y los conceptos básicos de esa intersección entre historia urbana e historia del conocimiento científico que se pretende construir. Junto a la diversificación metodológica, el artículo la vía hacia una posible historia urbana global. El reto es, frente a los numerosos estudios históricos individuales de las ciudades de Barcelona y Buenos Aires, contribuir a hacer más sólida la corta lista de estudios sobre la

16 Rella, Tafuri, Teyssot, Cacciari, 1972; Teyssot 1977, 1983, Foucault et altri, 1976, 1977; Fourquet, Murard, 1978; Harouel, “1977; Morachiello, Teyssot, 1979; Fortier, Vayssière, 1981; Fraile, 1987.

Una buena síntesis en Monclús, 1989. Sobre la influencia de Foucault en la geografía ver:

Foucault, 1976, 1977. Casi todas las contribuciones fueron de gente del mundo de la historia de la arquitectura y del urbanismo o de la geografía más que de la historia de la medicina strictu sensu.

17 Etlin, 1977; Murard, Zylberman, 1977, 1996; Urteaga, 1980; Barles, 1999.

18 Foucault, 1977, p. 51 y ss.; Foucault, “, 1979, p. 12 y ss; Fraile, 1998, Casals, Bonastre, 2015.

19 Gribaudi, 2013.

interacción entre ambos contextos urbanos. Enunciada con claridad desde el inicio, la hipótesis central del libro según Hochadel es que existió una gran diversidad y multidireccionalidad de intercambios de ideas, gente y objetos entre Barcelona y Buenos Aires y eso hizo que ambas ciudades “se constituyeran mutuamente”.

Criticando las supuestas jerarquías centro-periferia desde una visión teórica post-colonial, se postula que Barcelona y Buenos Aires no fueron modernidades “atrasadas”, *second cities*, sino modernidades diferentes, laboratorios de un tipo distinto de modernidad. Respecto a la pauta a seguir se trataría preliminarmente de evitar en lo posible la simple historia urbana de la STM de una sola de las dos ciudades, es decir la simple monografía, y se habla en primer lugar de una historia comparada orientada. Una historia que busque un enfoque comparativo no limitado simplemente a señalar diferencias y similitudes sino también confluencias e “interacción formativa mutua” entre las dos ciudades confrontadas. Como postulan los defensores de la *histoire croisée*, los niveles local, nacional y transnacional no pueden estar separados; sólo existen en interacción entre ellos²⁰. En búsqueda de esa *histoire croisée* más allá de la simple comparación de ciudades, lo fundamental sería prestar atención a las conexiones entre ellas, conceptualizar las ciudades, escribe Hochadel, “como nodos en redes interurbanas más grandes”. Y efectivamente, “buscando herramientas historiográficas adecuadas uno puede encontrar ramas de la historia urbana que se interesan por las redes urbanas, la comunicación y los intercambios que conectan las ciudades sea cual fuera su tamaño, situación geográfica o supuesta importancia”²¹. Al ser las ciudades “los lugares por excelencia donde toma asiento la historia global”, esa historia global-local de nodos en redes globales de comunicación crearían una “esfera pública trans-urbana” que cuestionaría en último término el nacionalismo metodológico implícito en la historiografía que aborda el periodo de mediados del siglo XIX a la primera mitad del siglo XX. Una meta todavía más ambiciosa se apunta: culminar “el camino hacia una historia urbana global”, es decir realizar una historia global en un sentido descentrado-opuesto a la historia universal tradicional, donde lo global y lo urbano, “pueden y deben ser fusionados”. Una historia donde no habría un único programa cultural de la modernidad occidental difundido de arriba abajo sino múltiples modernidades urbanas periféricas.²²

Hochadel dibuja pues un posible camino en ascenso para la nueva historia urbana de la ciencia pautado por diferentes pasos o etapas metodológicas. La superación de la tradicional monografía de historia urbana o la historia urbana comparada tradicional nos llevaría a una *histoire croisée* entre ciudades que él identifica como una “historia de las ciudades como nodos de redes interurbanas”. La llegada a una “historia global en sentido descentrado” remataría el camino en su meta final. Para

20 Werner, Zimmermann, 2006.

21 Se citan como modelos la historiografía dedicada al transnational municipalism y la interurban matrix, la investigación de la prensa de Nathan Wood sobre el mundo urbano polaco alrededor de 1900.

22 Sarlo, 1988.

explicar el contenido del libro, nuestra intención ahora es situar los diferentes escritos que lo componen dentro de ese camino trazado por Hochadel.

De la monografía a la historia comparada de dos ciudades: Buenos Aires y Barcelona

El capítulo de Diego Armus se situaría en el punto de salida de ese camino que acabamos de señalar: el de la monografía urbana. En los comienzos de la medicalización en Buenos Aires entre 1870 y 1930, tal proceso era sólo incipiente y herboristas, curanderos, charlatanes y curanderos híbridos prestaban su atención a vastos sectores de la sociedad porteña. Aunque se sobreentiende que el de Buenos Aires sería un estudio de caso de un fenómeno general de las sociedades urbanas, no hay en el texto comparación alguna con Barcelona, ni apenas espacialización. Pero no por ello carece ni mucho menos de interés, entre otras cosas porque la historia que se narra se intuye muy plausible en otros muchos casos de grandes ciudades.

Armus formula una serie de preguntas previas respecto a cómo se cuida la salud en la ciudad moderna cuando las instituciones del sistema de atención médica hoy hegemónicas no existían o apenas eran relevantes en la vida de la gente, una cuestión de especial relevancia para ciertas enfermedades como la tuberculosis en las que no hubo curación hasta fechas tardías y las instituciones médicas jugaron un papel más bien marginal. Estudiar todo lo que pasa fuera de esas instituciones, “ese plural mundo saturado de prácticas de atención distintas a las ofrecidas por la medicina institucionalizada” es su objetivo.

Y es justamente ese deseo de entender cómo se las arreglaba la gente fuera de las instituciones a la hora de tratar la tuberculosis, cómo se convertía en gestora de sus propios problemas lo que obliga forzosamente a dejar entre paréntesis la visión del cuerpo disciplinado, sometido a controles de poderes omnímodos, de la que tantas veces ha sido inconscientemente prisionera mucha historiografía de inspiración foucaultiana. Recuerda con razón Armus que esas interpretaciones de la medicalización como estrategias modernas de normalización y disciplinamiento, “fueron claves a la hora de entender cómo se construye el enfermo desde la mirada profesional” pero paradójicamente terminaron relatando una historia de la enfermedad y la salud como historia sólo de médicos, sugiriendo así “un sujeto fundamentalmente pasivo” al que el proceso de medicalización le niega “toda posibilidad de protagonismo”. Alentaron también miradas anacrónicas: la ciudad medicalizada del presente no es la ciudad que “recién iniciaba a transitar ese proceso”.

Que la tuberculosis fuera una enfermedad sin tratamiento adecuado hasta la llegada de los antibióticos, a mediados del siglo XX, implicaba transitar un itinerario que comenzaba en la medicina hogareña y seguía después con la automedicación, la consulta al farmacéutico, los tratamientos por la medicina diplomada (sanatorio, hospital, dispensario barrial) o terminaba con la visita al curandero, herborista o al charlatán. Armus repasa brevemente los manuales de medicina hogareña y los programas de radio dedicados a la salud, pero se detiene en especial en el proceso

de difusión, comercialización y publicitación de unos medicamentos farmacéuticos (curas varias, soluciones, reconstituyentes) cada vez más conocidos y más sofisticadamente difundidos por la prensa. El recurso a los curanderos se daba en particular entre los pobres, dada la carestía de los tratamientos de la medicina diplomada y su inevitable exposición pública y estigmatización si acudían al hospital o al dispensario barrial.

El curandero resultaba así una atractiva alternativa que evitaba la exposición pública. Los remedios recomendados, de los extraños mejunjes a los jarabes de venta libre anunciados en los diarios, no hicieron más que “reforzar, tanto en el último tercio del siglo XIX como en la década del cuarenta, los siempre optimistas mensajes impresos en las etiquetas de específicos y contribuir en la consolidación de una incipiente cultura del consumo de medicamentos”, escribe Armus. Lo que ofrecían fue por lo general una medicina “bastante inofensiva” frente a las mucho más dañinas las terapias originadas en la biomedicina. Los curanderos parecen haber ofrecido una relación con los enfermos mucho más empática que la de algunos médicos diplomados (una medicina más cara e incapaz de ofrecer soluciones). Todo ello explica que, hasta la entrada del uso de antibióticos el crecimiento del plantel médico y la accesibilidad de los servicios hospitalarios persistieran curanderos o curanderos híbridos (prestadores de servicios de salud tanto de la medicina oficial como de la no diplomada).

Zarzoso y Pardo-Tomás se sumergen de lleno en el espacio de la ciudad para trazar una muy sólida y argumentada “geografía urbana de los museos anatómicos en Barcelona”. Aquí también el receptor, el público urbano, los visitantes del museo en este caso, juegan un papel angular en la explicación. Se parte de la noción de *régimen de exhibición* de los museos anatómicos en el espacio social urbano: las características, estilos y límites, tanto de la exhibición como de la recepción, producidos por una pluralidad de agentes: desde el escultor anatómico que fabrica las representaciones anatómicas a las personas que pagan la entrada al museo, los médicos que las avalan, los empresarios del espectáculo que las financian, los periodistas que las publican o los diseñadores del espacio museístico donde se exhiben. Zarzoso y Pardo-Tomás se identifican con los trabajos de Irina Podgorny sobre Buenos Aires que ven los museos anatómicos como instituciones itinerantes que no encajan con los trabajos historiográficos británicos de la época victoriana que “pasan por alto su carácter itinerante, establecen la regla universal de que estaban limitados a caballeros adultos e insisten en la separación de los ruidos profesional y popular” (Pardo-Tomás y Zarzoso citando a Podgorny).

De ahí la necesidad de mirar al público, de prestar especial atención a los contextos de recepción, “hasta ahora el componente de los regímenes de exhibición más descuidado”. Como los museos anatómicos de Buenos Aires o los del circuito austríaco y berlinés, los museos de Barcelona tenían exhibiciones de carácter con frecuencia itinerante, admitían entre su público a las mujeres y eran museos populares que formaron también colecciones académicas y cultura material de nuevas

especialidades médicas. En realidad, los museos anatómicos barceloneses, gozaron de gran popularidad y tanto en las grandes ciudades europeas como americanas atravesaron regímenes de exhibición muy diversos: “sin abandonar el espacio urbano, el museo anatómico “pasó del salón aristocrático del final de Setecientos y del *foyer* del teatro de la nueva ciudad burguesa del XIX al barracón de feria popular de los últimos decenios de la centuria e inicios de la siguiente, para acabar en la vecindad de los tugurios de los bajos fondos de las tumultuosas ciudades del período de Entreguerras en ambos lados del Atlántico”.

En un principio, los museos anatómicos fueron a la conquista de los públicos y los espacios urbanos burgueses. Desde finales del XVIII a bien entrado el XIX, convivían en un mismo distrito urbano barcelonés, el Raval, dos diferentes regímenes de exhibición de preparaciones y modelos anatómicos distintos: la colección particular y las colecciones anatómicas universitarias empezadas a formar en el anfiteatro anatómico del Real Colegio de Cirugía. Aunque con contextos de exhibición distintos, a mediados del siglo XIX ambas instituciones compartirán no sólo el barrio y algunas de las piezas exhibidas, sino que el museo particular coincidía con el domicilio del docente universitario de anatomía, caso del museo de José Soler. La figura del escultor-empresario responsable del museo anatómico y de la galería itinerante alcanza su apogeo entre 1850 y 1880 con el ejemplo de Malagarriga. Las piezas de su galería fueron exhibidas en Valencia, Madrid, Palma, Mahón, Pamplona o Lisboa. Con el mismo modelo del lucrativo negocio de Malagarriga, visitaron Barcelona otras colecciones anatómicas itinerantes. Sus catálogos son vistos como una afirmación de cientificidad y de apología del progreso técnico que indica “la participación de estas empresas culturales en el proyecto de auto-fabricación de una cultura urbana y burguesa”.

El cambio de siglo será una auténtica *plaque tournante* para la historia urbana de los dos tipos de exhibición y señala la definitiva separación tanto en el espacio urbano, como en su contenido y en sus públicos. La colección anatómica universitaria abandonará el Raval trasladándose en 1906 al museo anatómico del flamante edificio de la Facultad de Medicina y nuevo Hospital Clínico, en el pleno Ensanche burgués²³. Bajo la dirección de los sucesivos catedráticos de anatomía y la participación de ayudantes, preparadores y escultores anatómicos se van a desarrollar “esas ciencias médicas museológicas que constituyen uno de los pilares de la medicina universitaria del siglo XIX e inicios del XX”.

El Raval bajo, ampliado ahora al Paralelo como nuevo epicentro del ocio popular, y el eje urbano de conexión con la Rambla, la calle Conde del Asalto, se confirmará como el barrio donde se albergarán unos museos anatómicos populares que se multiplican en número y oferta: “A la simple exhibición de piezas de cera, escayola o cartón, otros recursos expositivos, que van desde los estereoscopios y esteródromo, a las proyecciones cinematográficas, pasando por la venta de libros de educación sexual y literatura libidinosa”. Un régimen de exhibición muy diferente al del mu-

23 Zarzoso, Pardo-Tomás, 2016.

seo universitario y que forma parte de un espectáculo, en manos precisamente de empresarios del show business”, como es el caso del “señor Roca” en su museo del Conde del Asalto, en el corazón del Barrio Chino. De forma paradójica, apuntan los autores, el discurso expositivo del museo se ampara en justificaciones similares a las de la medicina social, una medicina que está proponiendo para los bajos fondos el derribo quirúrgico-saneador del que se harán eco arquitectos y urbanistas de los años republicanos: “cortar por lo sano para erradicar la enfermedad social y moral de los bajos fondos”, es pasar también por la piqueta al propio museo Roca.²⁴

Más allá de esa detallada historia urbana de los museos anatómicos barceloneses donde el espacio ocupa un lugar explicativo esencial, Zarzoso y Pardo-Tomás nos invitan en su reflexión conclusiva a ver de manera simultánea exhibiciones itinerantes y museos anatómicos como partes de historias íntimamente relacionadas: muchos de los museos anatómicos eran móviles e interurbanos y las redes de sus empresarios parecen esparcirse por todo el Atlántico. Una prometedora historia transurbana de estas instituciones que los autores no desarrollan pero que parecen ya vislumbrar.

El trabajo de Marisa Adriana Miranda, “Prostitución y maternidad: el ‘hijo de puta’ en dispositivos sanitarios antivenéreos de Buenos Aires y Barcelona”, lo podemos situar dentro de una historia urbana comparada a la búsqueda de confluencias. Utilizando el concepto de dispositivo foucaultiano y tras recorrer en una y otra ciudad la visión del hijo de puta entre mediados del XIX y 1940 se defiende una gran similitud, por no decir identidad, de ambas visiones y tratamientos.

La prostitución fue un fenómeno urbano muy propio de ciudades con una gran movilidad poblacional como era el caso de las portuarias. La prostituta era vista como ser improductivo y antisocial, portador y propagador de todas las enfermedades venéreas. La autora muestra, utilizando sobre todo fuentes impresas de la higiene social que el tratamiento dado al hijo/hija de la “mujer pública” en los dispositivos sanitarios antivenéreos y las estrategias diseñadas en sendos Estados sobre el qué hacer con la prostitución se ocupó casi con exclusividad de la problemática asociada a un eventual contagio de las enfermedades venéreas al hombre casado y, por ello, “a la potencial transmisión a sus hijos habidos de una unión legal”.

Esos hijos, los vulgarmente denominados “hijos de puta”, quedaban absolutamente invisibilizados, relegándose a una situación de “desamparo de hecho y de derecho”. En la gestión biopolítica de los cuerpos de ambas ciudades, la “ilegitimidad” fue siempre motivo de exclusión. Quedaban apagados así los discursos “que proclamaron hasta el hartazgo la búsqueda de un profilaxis integral e integradora”. Tanto en Buenos Aires como en Barcelona el hijo de la prostituta y su prole quedaban estigmatizados. Y tanto en una como en otra la herencia y el ambiente se establecieron como fundamento del estatus degradado del que era portador al hijo de puta. Un estatus que legal y discursivamente lo convertía en realidad en “ausente”, un fantasma potencialmente peligroso. En ambas ciudades operaba pues una lógica

24 Zarzoso, Pardo-Tomás, 2014.

elitista idéntica: la del “hombre sano que refuerza y reafirma su virilidad visitando a una prostituta enferma, luego contagia a una esposa sana y pone en riesgo la salud de sus hijos legítimos”; un esquema que minusvalora por supuesto a la prostituta pero, más aún, a su hijo, algo vigente hasta fechas recientes. Como concluye Miranda, “si la prostituta era degradada al nivel de ‘objeto peligroso’ para el buen padre de familia, sus hijos, es decir, aquellos monstruos morales denominados ‘hijos de puta, también resultarían impugnados como seres indignos” y objetos potencialmente peligrosos.

Sobre medios impresos bonaerenses y sus hilos de conexión con Barcelona-Cataluña

Los tres trabajos siguientes comparten un enfoque temático y metodológico similar. Hablan sobre personajes que proceden de Cataluña y viven en Buenos Aires o bien sobre ideas y acontecimientos políticos originados en Cataluña vistos desde Buenos Aires. El otro rasgo común es que hacen de la prensa y las publicaciones periódicas el objeto de estudio y fuente principal de la investigación. En general se puede decir que confirman la existencia de conexiones editoriales con Barcelona que nos permitirían hablar de una potente y fluida conexión editorial entre Buenos Aires (de una “matriz interurbana”, dice Hochadel entre la ciudad porteña otras ciudades de la esfera transatlántica) y Barcelona/Cataluña, aunque analizar a fondo esa conexión no sea propiamente el objetivo y no se vaya mucho más allá del enunciado de la cuestión.

Hugo Biagini y Mariana Brito Alvera escriben sobre “Casimiro Prieto y el *Almanaque Sudamericano en el Buenos Aires finisecular*”. Durante lo que los autores llaman con fortuna el “segundo descubrimiento de América” (es decir, el éxodo posterior a la I República de intelectuales y políticos españoles instalados en el Plata), fueron muchos los que no comulgaron ni con la monarquía absoluta ni con la constitucional: republicanos, liberales, demócratas, socialistas, anarquistas, masones, o diversas combinaciones de todo ello. Entre ellos se encontraban un destacado puñado de personalidades catalanas que destacaron en el mundo de la letra impresa, como el reusense Prieto Valdés y sus treinta años como director del *Almanaque Sudamericano* (1877-1906).

Esas publicaciones ilustradas anuales constituyeron una revolución en el mundo de las élites intelectuales burguesas del último cuarto del siglo XIX. De unas doscientas o trescientas páginas, el *Almanaque Sudamericano* cumplía la función más básica de calendario ilustrado, pero también la de difusión de la nueva literatura de cuentos, ensayos, artículos que se estaba escribiendo no sólo en Argentina y otros países americanos sino también en la propia España. Se subraya en Prieto su esfuerzo de vinculación intercontinental (el *Almanaque* de cada año lo publicaba simultáneamente la editorial Espasa en Barcelona), de “estrechar lazos entre dos geografías que, durante gran parte del siglo XIX, habían permanecido distanciadas o enfrenta-

das". La "inmensa red intercontinental" que tejió Valdés, permitió que escritores de todas las latitudes hispanoamericanas pasaran por el *Almanaque* y que artistas y literatos de España publicaran también con asiduidad. Apeles Mestre, viejo conocido de Prieto en Cataluña, era el mayor dibujante de la publicación.

Aunque no fuese su principal objetivo, se daba cuenta en el *Almanaque* de los eventos de la ciudad porteña, "sobre todo los que ponían en evidencia los lazos estrechados con España", como los Juegos Florales de 1882 en conmemoración del "descubrimiento de América". La única referencia que tenemos de Barcelona en el texto de Biagini y Brito Alvera es el elogio del "Descubrimiento de América", destacado en un texto de Groussac en el *Almanaque* sobre la recepción de Colón en Barcelona por los Reyes Católicos a la vuelta de su primer viaje (Lanuzza, justicia mayor de Aragón y personaje más elogiado de la recepción tras la reina Isabel, no era catalán como se dice equivocadamente, sino aragonés).

Los autores señalan que Prieto Valdés reivindicaba su identidad catalana, pero en la Argentina trató de proyectar una visión más "unificada" de España". Por lo que leemos de él en los breves extractos, las nociones de patria y nación se aplican siempre a España. El otro rasgo destacado de la publicación será su indiscutible visión cosmopolita de la gran ciudad. La cada vez más gigantesca Buenos Aires cumple a la perfección, como Nueva York o Chicago, la misión central de las ciudades como foco de civilización. El exilado republicano Egozcué exaltará en 1881 el universalismo de la metrópolis porteña como progresista crisol de razas y culturas.

Margarita Pierini analiza el fusilamiento de Francisco Ferrer y Guardia y sus repercusiones en la prensa bonaerense. Décadas antes de la puesta en marcha de la famosa "Escuela Moderna" de Ferrer, el también catalán Fors de Casamayor había puesto en práctica una experiencia precursora en Buenos Aires. El proceso y posterior fusilamiento de Ferrer, ejecutado en Barcelona en octubre de 1909, generó una exaltada reacción de la esfera pública porteña mostrándonos el grado de conocimiento de sus ideas sobre la educación racionalista y no-religiosa.

Las noticias del proceso y ejecución de Ferrer ocuparon las primeras planas de diarios y revistas de Buenos Aires que a través de las agencias internacionales o de corresponsales propios siguieron "día a día un episodio que trascendía las circunstancias locales y que fue registrado como atentado contra la Humanidad" y regreso a épocas oscuras. La autora señala la ya larga trayectoria de editores y librerías españoles en Buenos Aires. Surgidas a iniciativa de periodistas y editores españoles, revistas populares como *Caras y Caretas* (desde 1898) o las posteriores revistas semanales "incorporan a sus equipos a escritores, fotógrafos, ilustradores, corresponsales y cronistas llegados del otro lado del Atlántico".

La pujante historia editorial barcelonesa -Mauci y Ramón Sopena entre ellas- tenía "en Buenos Aires un mercado especialmente abierto a autores hispanoamericanos y traducciones de escritores franceses, ingleses, italianos". Se analizan de julio a noviembre de 1909 diarios de gran circulación como *La Razón* y *La Prensa*; prensa de partido como *La Vanguardia*, órgano del Partido Socialista, y el diario ca-

tólico *El Pueblo*; revistas de difusión masiva como *Caras y Caretas* y *PBT*; y la revista anarquista mensual *Ideas y Figuras*. Tras recordarnos el contexto argentino de fuerte influencia del anarquismo y la difusión de las ideas de la Escuela Moderna en los barrios de Barracas y Palermo, Pierini recuerda el contexto coetáneo español de la Guerra de Marruecos y el seguimiento en detalle y con opiniones contradictorias que hace la prensa sobre la Semana Trágica y el juicio a Ferrer, las manifestaciones tras su muerte (la “Semana Ferrer”: huelga, manifestaciones y mitin en la Plaza Constitución) y los ecos posteriores.

La muerte del jefe de Policía Ramón Falcón a manos del joven anarquista Simón Radowitsky, el posterior estado de sitio y la censura de prensa dará paso finalmente a una época de escasas noticias sobre España. Un olvido que no se aplica por supuesto a la militancia anarquista, que seguirá organizando homenajes a Ferrer y a la Escuela Moderna en otras ciudades argentinas e iberoamericanas.

Saúl Luis Casas analiza la evolución (bastante conocida gracias a los trabajos de José C. Moya, Alejandro E. Fernández²⁵, de las asociaciones culturales catalanas de Buenos Aires, sus divisiones internas y las vicisitudes del republicanismo y el catalanismo en la nutrida comunidad catalana. Poniendo el foco en la longeva revista *Ressorgiment* y apoyado en los trabajos de Marcela Lucci, se da cuenta de la radicalización separatista del movimiento nacionalista en Buenos Aires en época de la Dictadura de Primo de Rivera. Los años veinte no sólo reflejarán puntualmente lo ocurrido en España, sino que darán también la oportunidad a la comunidad catalana de Buenos Aires, o al menos a una parte radicalizada de ella, de pensar y participar en “las vicisitudes de su tierra de origen elaborando un horizonte alternativo”.

Como ocurrió con otras comunidades venidas de España, la catalana creó entre 1857 y 1908 diversas entidades asociativas. La primera, de carácter esencialmente mutualista-asistencial, fue el Montepío de Monserrat²⁶, de rasgos esencialmente apolíticos y voluntad de “mantener una identidad catalana no desgajada de la relación con lo español”. Aunque el Centre Català, fundado en 1886, adoptó una posición más decidida en torno a la identidad cultural catalana fomentando el uso del catalán y la cultura catalana, “prescindió de abordar la cuestión nacional catalana” (el gran local de la calle Chacabuco del barrio de San Telmo acogió al Montepío Monserrat pero también a la Cámara de Comercio Hispano-Argentina y al propio consulado de España)

En 1908, algunos miembros y dirigentes del Centre crearon el Casal Català para promover actividades de afirmación catalanista de sesgo más político. Con las sucesivas campañas autonomistas en Cataluña se fueron separando las posturas en el

25 Moya, 1998; Fernández, 2011.

26 El centro se abrió en el barrio de Monserrat, ubicado cerca del río y el puerto, pero no inmediato en el Buenos Aires de entonces, a los barrios de San Telmo y Balvanera. No puede decirse tampoco, como hace Casas, que en 1855 y menos todavía a principios del siglo XX esos tres barrios concentraban a la mayor parte de la comunidad catalana. Aunque se agruparan en alguno de esos barrios en tasas algo mayores que que la media de población catalana en la ciudad, ni los niveles de segregación de la comunidad catalana ni los de separación respecto a otras comunidades procedentes de España fueron muy significativos, como muestra Moya, 1989, cap. 4.

Casal entre un grupo más moderado que sostenía la afirmación de una identidad catalana sin plantearse la separación del resto del Estado y una línea más radical, representada sobre todo por los jóvenes, que la defendía abiertamente y veía en el sistema republicano argentino un cierto espejo en el que reflejar el futuro político de Cataluña.

Órgano de esta última tendencia, la revista *Ressorgiment*, creada en 1916 y con una tirada de unos 1.500 ejemplares constituía el “motor del separatismo” de la comunidad catalana en la Argentina. Con la Dictadura se exacerbó la conflictividad ideológica entre los catalanes y, particularmente, y se “promovió el alineamiento a favor de un catalanismo más militante”. Casas recuerda la creación del Comité Llibertat dentro del Casal Català donde destacó el trabajo político de Pere Seras y de Hipòlit Nadal y la promoción entre 1923 y 1930 de la publicación en castellano para informar de los problemas de Cataluña a los lectores argentinos, de *La Nación Catalana*. La actividad del foco separatista generado desde el Comité Llibertat y *Ressorgiment* hará de la Argentina uno de los esenciales sostenes económicos del intento de levantamiento armado de Macià en 1926 y de su residencia legal en la Argentina durante su exilio americano. Casas nos recuerda finalmente la presencia durante un breve tiempo de Comorera como director de *La Nación Catalana* y de sus posiciones políticas sobre la cuestión catalana en pro de un pacto federativo “que permitiera la renovación del Estado y de la política en España”.

Tres ejemplos de constitución y transferencia de saberes cruzados

Los tres artículos finales son los que hablan con más claridad de saberes urbanos transnacionales. En “Barcelona en la cultura científica argentina del cambio del siglo XIX al XX” Gustavo Vallejo nos relata un sugerente juego de espejos entre Barcelona (y Cataluña) y Buenos Aires donde los actores transitan entre las dos ciudades y presentan a la una como posible modelo o contra-modelo para la otra. En sus escritos de los años 1840, el que sería más tarde presidente argentino Sarmiento veía de forma absolutamente contrapuesta Madrid (y “las demás ciudades juntas de España”) y Barcelona (Cataluña).

Si Madrid era la materialización del dominio de lo feudal y lo atrasado, de la vieja y aristocracia y de la superstición, Cataluña y Barcelona (que en su opinión no formaba parte de España) representaban en cambio todos los valores modernos asociados al progreso y la civilización. Convencido de la tarea pedagógica y modeladora de la ciudadanía que podían tener las formas urbanas modernas²⁷ Buenos Aires debía tomar como ejemplo a Barcelona y ofrecer así un modelo de ciudad nueva y de educación. Su viaje a España en 1845 no hizo sino reforzar esa opinión. Tras denostar Madrid (pueblo enemigo del trabajo, primacía absoluta del circo...) cuando llega a Barcelona, (“estoy por fin fuera de España”, “otra sangre, otra estirpe, otro idioma”) no hace sino confirmar su veredicto: la ciudad es “enteramente europea”, población activa, omnibuses, gas, vapor, imprenta, humo y ruido,...”. No se denigra a

²⁷ Gorelik, 1998.

la raza castellana por consumir el exterminio del “salvaje” en América sino por una inferioridad cultural que la convertía en inapta para la posterior tarea de regeneración, de innovación e ideas modernas que sólo podría ofrecer Barcelona. De ahí su “enfático llamado a inmigrantes catalanes (...) bastante antes de sancionarse en la Argentina la Ley de Inmigración”.

Vallejo analiza luego la figura de Luis Ricardo Fors de Casamayor. Inmigrado al Río de la Plata en 1866, fue temprano promotor de la educación popular laica y divulgador de ideas científicas y republicanas. Su precoz iniciativa de una Escuela Pública de Enseñanza Racional, a pocos metros de la Plaza de Mayo tropezó con la incompreensión de los políticos, el propio presidente Sarmiento entre ellos. Tras abandonar Argentina en 1871, será un activo federalista en España ocupando brevemente la cartera del Ministerio de Ultramar de la Primera República y pasando luego por Londres y París, Sevilla, La Habana, Montevideo y nuevamente Argentina en 1891, tres años después morir Sarmiento. Fors cuestionaba las ideas de Sarmiento sobre la misión histórica cumplida por los españoles al suplantar a los “salvajes” nativos americanos y echar la semilla que dio inicio “a una lucha de cuatro siglos, de razas primero, de dominaciones y de formas de gobierno después” (Sarmiento). Para Fors la lucha de cuatro siglos era otra, “puesto que los indígenas que habitaban América cuando llegaron los españoles poseían un ‘indiscutible’ carácter civilizatorio que trasuntan en una antigüedad y racionalidad no inferior a las de los europeos”. Será en la recién fundada La Plata (en la que curiosamente el último Sarmiento veía plasmada la imagen de la ciudad nueva que buscó en Barcelona), donde tomó la dirección de una activísima Biblioteca Pública en una ciudad que se iba convirtiendo poco a poco en la ciudad universitaria argentina por antonomasia. En La Plata tomó también actitudes políticas en favor de un republicanismo radical en el marco del Librepensamiento.

En “Una biografía científica atravesando tres ciudades: Víctor Grau-Bassas en Barcelona, Las Palmas y La Plata”, María José Betancor Gómez nos presenta un excelente ejemplo de historia transurbana de la ciencia. Como Gustavo Vallejo con Fors, Betancor de basa en un enfoque biográfico trabajando especialmente el intercambio epistolar con Gregorio Chil, el artífice de la creación del Museo Canario. Grau-Bassas desempeñará funciones de intermediario entre museos a ambos lados del Atlántico, reforzando redes de investigación e intercambios científicos y de objetos. El médico y naturalista ilustra también las vicisitudes del científico transterrado (Cuando parece definitivamente instalado con su familia en Argentina todavía habla de retornar a Canarias, un proyecto que nunca parece concretarse).

Grau-Cassas pertenecía a una familia de médicos y farmacéuticos barceloneses hasta que su padre se trasladó a Las Palmas. Formado allí en buenos colegios, volvió después a estudiar Medicina a Barcelona en la década de 1860, moviéndose en espacios no muy diferentes a los del casco antiguo de su primera infancia. Testigo allí del alto nivel de movilización política del Sexenio, al volver a Gran Canaria los vemos con sólo veintiséis años como diputado provincial durante la efímera República.

Combina la práctica profesional y sus relaciones con un grupo de científicos cualificados –muchos formados fundamentalmente en Francia, y masones- que tuvieron un destacado papel en la difusión del darwinismo en las Islas a través de la estrecha relación de Gregorio Chili con Paul Broca. Emigrado por asuntos poco claros al Río de la Plata en 1889, actuará de “empleado” de Gustavo Moreno, el gran protagonista de la creación del Museo de La Plata, muy interesado en descubrir “el lugar que ocupaba la población prehispánica de Canarias en su idea de origen de la población precolombina” y creador de un museo que se pretendía como la tarjeta de presentación científica de la Argentina en el mundo dentro a su vez de una ciudad-modelo. Grau no era un intermediario neutral pues consideraba que el intercambio de objeto entre los dos museos “podía mejorar grandemente la colección del Museo Canario”. En realidad, su trabajo como conservador del Museo de la Plata era circunstancial, mal remunerado e incómodo a la sombra de Moreno.

La biografía de Grau ilustra magníficamente las limitaciones de los enfoques nacionales en la historia de la ciencia o en la monografía de historia urbana. Nada se entiende de las relaciones establecidas en su vida nómada sin hablar de Barcelona, Las Palmas o La Plata. Ni tampoco sin el París de Paul Broca, “un nodo (en una red urbana transnacional) difícilmente sustituible”. Tampoco las tensiones nacionales ni las locales pueden obviarse sin más si se quiere comprender toda la complejidad de la historia, como deja bien claro Betancor en sus jugosos párrafos conclusivos.

El texto de Girón nos habla de “redes informales e historias cruzadas entre Barcelona-Buenos Aires” en el caso de la gestión libertaria del conocimiento científico, un campo en el que el autor lleva largos años trabajando. Aunque se trata más de un programa de investigación que de un trabajo acabado, es una de las piezas más sugerentes del libro. El autor nos avisa preliminarmente de los límites de la comparación Barcelona-Buenos Aires en la gestión libertaria del conocimiento científico.

En Barcelona, la paulatina separación del universo cultural del anarquismo de la subcultura obrera republicana fue paralela a la apertura de un foso socioespacial entre clase obrera y mundo burgués en las primeras décadas del siglo XX. Eso no se dio en Buenos Aires, donde la presencia de un sector nítidamente anarco comunista desde el principio bloqueó tal posibilidad de colaboración. La inmigración fue también mucho más vasta y anterior. El elemento autóctono del anarquismo jugó en Barcelona un papel mucho más relevante que en la ciudad porteña, donde ese sector apenas existió. Girón explica ambas ciudades como nodos en una red anarquista constitutivamente transnacional²⁸.

En un mundo como el anarquista especialmente predispuesto desde los orígenes internacionalistas bakuninistas a hacer del proletario sin patria la figura revolucionaria por antonomasia y a negar desde la raíz cualquier política fundada en el Estado-nación, el anarquismo sería “un sustrato común de creencias que excede ampliamente los límites nacionales”. Existía en concreto “un núcleo duro” ideológicamente compartido de literatura propia (Kropotkin, Reclus, Malatesta...) que in-

28 Bantman, Altena, 2017; Werner, Zimmermann, 2006, p. 47.

cluía un cientifismo militante deliberadamente atento a cuestiones de escala global, como “la relación entre evolucionismo y ética o las consecuencias deletéreas de la degeneración”.

Entre los militantes anarquistas que emigraron a Buenos Aires (muchos por cierto catalanes), mantuvieron “muchos contactos con los militantes de su tierra de origen, existiendo un continuo intercambio de propaganda y de correspondencia. Es más, se puede decir que trajeron su propio mundo consigo, querellas internas incluidas”, como la que enfrentaba colectivismo y anarco comunismo. Eran ideas y debates de ida y vuelta, pues muchos jóvenes militantes fueron deportados de nuevo a España influyendo allí en el desarrollo del anarcosindicalismo²⁹. Militantes muy jóvenes quedaban en un “limbo identitario”, considerados como extranjeros por la autoridades argentinas y extraños a su vuelta en una Barcelona que les resultaba ya un tanto desconocida. En su condición de inmigrantes, tanto en Buenos Aires como en la Barcelona posterior a 1910, formaban parte a veces de comunidades en fase de adaptación no fácilmente integradas en las sociedades receptoras.

Entre los que hicieron el camino de ida y vuelta estaba José Prat, uno de los primeros impulsores del anarcosindicalismo. Apenas estuvo un año en Buenos Aires, pero a su vuelta “actuó como una suerte de corresponsal que informaba de los avatares no sólo del movimiento libertario en la Ciudad Condal, sino incluso en toda Europa”. Su actividad como intermediario cultural ilustra también lo importantes que fueron las redes informales en la gestión y difusión del conocimiento científico, redes muchas veces de carácter transnacional y que hacen tan esencial su reconstrucción a través del estudio biográfico.

Prat fue muy activo en la traducción de libros y folletos, lo que le llevó a estrechos contactos con las imprentas libertarias y al trasplantar su red de contactos libertarios de una ciudad a otra ayudaba a consolidar la prensa libertaria porteña con cierto aliento teórico y científico. Girón se extiende sobre sus traducciones de Augustin Hammon (referente en el mundo ácrata como contraposición a la conexión establecida por Lombroso entre locura, degeneración y anarquismo), la difusión de libro de Mella *Lombroso y los anarquistas* en los medios libertarios porteños y los debates sobre criminología con Pietro Gori y el anarquismo italiano porteño. Posiblemente se creó, apunta Girón como hipótesis de investigación, una “suerte de mestizaje de las teorías de Mella, Hammon y Gori”, un mestizaje derivado de la propia fusión en la ciudad de las tradiciones políticas ácratas barcelonesa e italiana en el cosmopolita ambiente porteño.

La prensa anarquista, y esa es la otra hipótesis de aproximación futura al tema de las historias cruzadas sobre el anarquismo que Girón apunta, fue absolutamente esencial en la creación y consolidación de las redes anarquistas a la vez que creadora de un sustrato ideológico común³⁰. El continuo intercambio de periódicos y revistas entre Barcelona y Buenos Aires, consolidó contactos transnacionales, suscripciones

29 Baer, 2015.

30 Turcato, 2007.

a escala internacional, se financiaron actividades anarquistas y organizaron campañas de solidaridad a escala global. En lo que se refiere a la circulación del conocimiento, el compartir el castellano como lengua de difusión hizo no sólo fluido el tránsito de ideas ácratas entre las dos ciudades sino también las convirtió en *nodos de una red de ciudades* que editaban o distribuían o redistribuían periódicos: Montevideo, Patterson, Rosario, Vigo, La Coruña, Tampa, La Habana. La capital porteña era además un nodo de otra red de prensa libertaria en italiano que se distribuía por todo el orbe.

Cuando se prohibía un libro a nivel local se distribuían allí pedidos de prensa editada en otras ciudades de la red. Un nodo pues donde confluían dos redes transnacionales. “A ello hay que añadir que la inmensa labor traductora de los anarquistas facilitó la conexión entre sí de las distintas redes transnacionales”: la prensa anarquista solía ser un crisol de textos donde se “combinaban noticias de interés local con artículos teóricos de fondo con la presencia de los grandes teóricos del orbe anarquista a la escala internacional.

El resultado fue “un universo transnacional de lecturas sustancialmente común”, una literatura propia donde Kropotkin, Reclus, Hamon, Mella o Gori desarrollaban “interpretaciones propias de asuntos como el darwinismo, la antropología criminal o la psicología de masas”. Una parte muy importante de esa literatura científica propia, recuerda Girón, se estaba desarrollando en dos “*hubs* importantísimos en la producción intelectual del anarquismo”: París y Londres. Las traducciones al francés de los textos de Kropotkin hacían de París una *hub* mediadora de escritos originales en inglés traducidos luego al francés: Buenos Aires y Barcelona eran en ese sentido sólo “nodos dentro una malla transnacional donde las ciudades de París y Londres conservaron un rol preponderante” en la *gestión del conocimiento científico*. Se abre paso en un futuro un sugerente estudio de redes transnacionales informales que supere “las limitaciones de un enfoque exclusivamente nacional o un igualmente obsoleto concepto de centro y periferia”.

Nuestra intención ahora es contribuir a aportar algunas referencias sobre teorías, métodos y ejemplos de historias urbanas que miran más allá del estricto marco urbano local y que puedan ser útiles en el camino abierto por la joven historia urbana transnacional de la ciencia. Dada la más larga trayectoria de otros campos de la historia urbana, muchas de las referencias presentadas son anteriores a los años de la eclosión de la historia urbana de la ciencia o, cuando no lo son, son poco citadas por el libro que reseñamos.

Se ha puesto especial interés en reflejar historiografía relevante sobre la cuestión escrita en lenguas latinas, tradicionalmente ignorada en la historia urbana (también en su reciente giro transnacional). Se hablará más de *personas* y de *cosas* que transitaban entre ciudades. Cuando hablemos de *saberes* eludiremos los propiamente científicos para centrarnos más en saberes propiamente urbanos, como los relacionados con la arquitectura y el urbanismo.

Historias urbanas que confluyen

Desde la aparición en los años sesenta de los clásicos de Assa Briggs³¹ y Kellett³² sobre *Victorian Cities* o el posterior libro de Olsen³³, sobre la experiencia urbana de París, Londres y Viena del siglo XIX “como obra de arte”, la historia comparada ha sido una forma de hacer historia urbana bastante practicada. A instancias de Dyos, se creó una específica línea editorial de historia urbana comparada de las ciudades británicas en Leicester University Press donde aparecieron entre 1973 y 1983 libros importantes sobre un conjunto de ciudades británicas, como los de Hennock, Chalklin, Fraser y Cannadine. El propio Kellett dirigió una serie de historia económica y social centrada a veces en las ciudades³⁴.

No han sido pocos los libros que, superando el estricto marco del Estado-nación, se hayan limitado simplemente a establecer escuetas similitudes o diferencias en las vicisitudes de dos o más ciudades sino que, más intencionadamente, han abordado las *confluencias* en sus destinos. Pensamos que es todavía mucho lo que ese tipo de historia urbana puede aportar cuando se aborda en ámbito transnacional y con similares períodos históricos y problemas en el punto de mira. Por supuesto, las conexiones quedan las más de las veces implícitas, es decir no se hacen evidentes los lazos o relaciones concretas que han permitido compartir esas confluencias en las distintas historias urbanas: no se abordan en detalle los flujos concretos de ideas, personas u objetos entre unas ciudades, ni tampoco sus agentes. Los libros que comentamos sí que permiten *inferir* en cambio que tales conexiones existieron, formulan las necesarias preguntas preliminares de toda aproximación transnacional: por qué razón las vivencias de unas y otras ciudades se parecen; por qué artefactos técnicos, tipos de arquitectura e instituciones eran semejantes en unos u otros contextos; a qué se debía que se abordaran de manera similar los problemas en ciudades a veces muy alejadas entre sí. No pensamos pues que sea inútil recordar algunos libros que se han planteado el marco transnacional para abordar esas historias urbanas confluyentes.

La experiencia urbana de la Primera Guerra Mundial dio origen a un largo proyecto editorial que tardó tiempo en concluirse, la publicación de la obra coral editada por Jay Winter y Jean-Louis Robert sobre el impacto de la guerra en las tres mayores capitales europeas afectadas por el conflicto³⁵. Las dos hipótesis principales del par de gruesos volúmenes aparecidos en 1997 y 2007 son que el análisis comparativo transnacional es la mejor manera de entender la naturaleza de la guerra y que las vivencias de la conflagración convertían a las ciudades capitales en lugares únicos como oportunidad cultural y espacios de interacción lo suficientemente similares como para hacer del análisis comparado una herramienta fundamental.

31 Briggs, 1963.

32 Kellett, 1969.

33 Olsen, 1986.

34 Fraser, 1979

35 Winter, Robert, 1997, 2007.

(“Parisinos y londinenses tenían por lo menos tanto en común como lo tenían los parisinos y los campesinos provenzales o como los londinenses y los mineros de carbón de Durham”)³⁶. Buscando las experiencias equivalentes como la de una terrible guerra y las convergencias producidas en tipos de ciudad similares se podría conocer lo que era específicamente nacional –o no- sobre esa experiencia desde el punto de vista social. En el primer volumen, la decena de autores que abordaban de manera cruzada las cuestiones de demografía y salud, poder adquisitivo y consumo (alimentación, energía y vivienda) constataban por ejemplo el similar ascenso de la tuberculosis entre las mujeres jóvenes o el repunte de la mortalidad entre las personas ancianas. Los años de la guerra hicieron las fronteras porosas y las metrópolis de grandes imperios permitieron juntar como nunca a hombres y mujeres de todas las latitudes en cabarets, cines, bares y clubs. Las tres grandes capitales eran lugar de reunión y distribución de soldados itinerantes hacia o desde el frente. Todo ello dio a la vida metropolitana rasgos distintivos de *mélange* internacional. Las tres testimoniaron la presencia de nuevos ricos, los privilegiados de la economía de guerra. Las diferencias eran a veces también significativas, como ocurrió con las cuestiones del consumo. A pesar de las dificultades de aprovisionamiento en Londres y París, se pudieron sobrellevar mejor los estrangulamientos de la oferta y la inflación que en Berlín. Con graves conflictos sociales sobre la vivienda, se impuso en las primeras una moratoria sobre los alquileres y una erosión del poder de los propietarios que tendría posteriores consecuencias tras la guerra. En Berlín no ocurrió tal cosa y los intereses de los ciudadanos no primaron sobre los intereses de los propietarios.

La reflexión sobre la modernidad ha alumbrado libros de historia urbana comparada interesantes en los últimos años que insisten también más en los rasgos de confluencia interurbana que en los de singularidad. Hochadel y Nieto-Galán³⁷ citan con motivo el que Miriam Levin editó hace no mucho sobre el impacto de las innovaciones culturales traídas por la Segunda Revolución Industrial a las grandes metrópolis: París, Londres, Berlín, Chicago y Tokyo. En cada una de ellas se examinan tres cuestiones. En primer lugar, la transformación urbana que trajeron las modernas redes técnicas de transporte y alcantarillado y la producción de cuadros profesionales expertos que las hicieron posibles y las gestionaron; la discusión entre las élites “sobre la introducción de nuevas tecnologías (...) y la reforma de las instituciones educativas, institutos de investigación y organizaciones no gubernamentales que formaron y emplearon a estos expertos”. En segundo lugar, se analizan los museos y los espacios patrimoniales, expresión de una visión del pasado como progreso lineal. Finalmente, se contemplan las Exposiciones universales como manifestación de ese progreso científico-técnico, momentos clave de coordinación científica internacional y lugares de exhibición que anticipan el diseño urbano del futuro. *Cities in Modernity*, el sólido libro del geógrafo e historiador urbano Richard Dennis³⁸ sobre

36 *Ibid.* p. 468.

37 Hochadel, Nieto-Galán, 2016.

38 Dennis, 2008. Ver también Dennis 1984 para una visión también confluyente de las ciudades industriales inglesas del siglo XIX. Sobre la modernización de la Europa urbana ultramarina ver Capel, 2006.

Londres, Nueva York y Toronto entre 1830 y 1930, concluye que las tres metrópolis, a pesar de su diferente peso y relevancia política tenían “más en común la una con la otra que lo que las diferenciaba entre sí” (p. 349). Desde la geografía social, y con una ordenación conceptual lefebvriana, se hace primero un detallado repaso de los nuevos modos de representación del espacio urbano (levantamientos cartográficos e informes sociales, representaciones en el arte y la literatura) y después de la producción del espacio urbano (espacios residenciales –divididos en vivienda en *suburbs*, pisos para la clase obrera y apartamentos para las clases acomodadas-; espacios laborales –oficinas y grandes almacenes, con gran atención al público femenino de trabajadoras y compradoras que los frecuentaba-; y la creación de nuevas calles (asfaltado, iluminación, mobiliario urbano) y redes técnicas que las acompañaban (infraestructuras de transporte y de alcantarillado). Un especial interés del libro es la combinación de una sólida información geográfica con las experiencias urbanas vividas (incluyendo la de género) que nos permiten reconstruir las novelas de época.

Desde la historia urbana general, el esfuerzo más ambicioso sin duda a la hora de hacer una historia urbana donde convergen en un rasgo común distintos destinos urbanos es el gigantesco *Cities in Civilization* de Peter Hall.³⁹ Son historias separadas de grandes ciudades (habitualmente metrópolis occidentales, si exceptuamos el caso de Tokyo) a las que sien embargo une el haber sido en momentos excepcionales sedes de civilización, es decir, focos de una extraordinaria creatividad, cultural, tecnológica y modelos de un nuevo orden urbano (no sólo orden urbanístico sino también orden social y moral). Esos veinte momentos dorados de la ciudad -a veces todo un siglo otras veces apenas veinte años- llevan a preguntarse (y bastantes veces a responder) por qué una ciudad concreta en un momento concreto se convirtió en *milieu* excepcionalmente creativo e innovador o por qué ese momento duró apenas unas décadas. La Viena del largo siglo XIX como capital europea de los placeres cultos del café, la música y el teatro, del arte y las letras; la Manchester de la eclosión de los grandes inventos e inventores de la Revolución Industrial de finales del s. XVIII y principios del XIX; Glasgow como cuna de la industria naval del vapor y capital de los océanos durante el Ochocientos; las dos décadas de Detroit como capital de la producción industrial del automóvil en el primer siglo XX; San Francisco-Palo Alto-Berkeley como centro neurálgico de la industria informática de la segunda mitad de ese siglo; el Estado-nación como perpetuo innovador en la Tokyo del siglo XX; Nueva York como apoteosis de la modernidad; Estocolmo como utopía socialdemócrata. Por su vitalidad y capacidad histórica de innovación, algunas ciudades aparecen dos y hasta tres veces: París durante los *grands travaux* del Segundo Imperio y como “Capital de la Luz” entre 1870 y 1910; la Berlín de los años weimarianos como “inventora del siglo XX” y pionera tecnópolis europea; Los Ángeles como gran factoría de sueños y su industria del cine en los años de entreguerras pero también como inventora y difusora de la autopista; Londres como prototipo del utilitarismo aplicado al orden urbano o gestora la transformación de los Docklands en ple-

39 Hall, 1998

no capitalismo rampante thatcheriano. El libro no es una investigación basada en fuentes originales pero se apoya en un enorme fondo de bibliografía secundaria. Las amplias introducciones y conclusiones de cada uno de los tres bloques del libro son una utilísima apoyatura teórica. Dejan muchas preguntas en el aire pero son capaces también de articular algunas respuestas convincentes. Incluso aventurar hipótesis sobre las condiciones de las posibles candidatas a ciudades brillantes del futuro. Y las respuestas no son nunca lineales. La construcción de un *milieu* innovador, por ejemplo, requiere casi siempre de universidades con investigación puntera que produzcan la fuerza de trabajo altamente cualificada necesaria para consolidar un liderazgo tecnológico y organizativo, pero casos como el de Tokio muestran que la academia no jugó allí tan claramente ese papel y sí lo hicieron los laboratorios de investigación de las mayores empresas. Aunque existan una serie de precondiciones previas no hay un único camino.

Ciudades que tejen relaciones translocales

El campo de la simple monografía de historia urbana quedaría fuera de nuestra observación si no fuera porque hay magníficos trabajos que entienden la ciudad a partir del conjunto de relaciones que teje con un amplísimo hinterland. Dos son nuestros libros favoritos. El primero es el monumental *Nature's Metropolis* de William Cronon⁴⁰, un referente absoluto de la historia urbana ecológica. El libro no es ni una historia de Chicago ni una historia del "Great West", la enorme región que se extiende al oeste de la ciudad y subtitula la obra, sino "una historia de la relación entre las dos"⁴¹.

Nada de la espectacular explosión urbana de Chicago se explica sin el extraordinario poder centralizador de las infraestructuras de canales primero y de ferrovías después que acababan convergiendo hacia la ciudad y convirtiendo a Chicago en punto de ruptura de carga del tráfico entre los Grandes Lagos y el Mississippi, final de las líneas ferroviarias procedentes del Este y puerta punto de salida hacia un Oeste en perpetua expansión. A finales del siglo XIX, una treintava parte de todo el kilometraje ferroviario mundial convergía en la ciudad y sus productos eran servidos a treinta millones de personas⁴². La fortuna de Chicago se basó en la explotación intensiva de los recursos del Gran Oeste. Al ser punto de mercado, procesamiento y reexpedición de los productos naturales procedentes de una amplísima frontera en constante expansión, el auténtico significado la ciudad reside en las relaciones con ese enorme *hinterland*. Conducido en vagones de tren a los grandes silos de la ciudad, la ciudad fue capital mundial del trigo. Fue también capital de la madera: los árboles abatidos en los bosques que rodeaban el lago Michigan eran conducidos a las grandes serrerías que abastecían la industria local de construcción residencial; Chicago era la sede de la National Association of Lumber Dealers, cuyos locales co-

40 Cronon, 1991.

41 *Ibid*, p. XV.

42 *Ibid*, p. 92.

merciales no sólo se extendían por el Estado de Illinois, sino también por los del sur de Wisconsin, parte de los de Kansas y Nebraska e incluso de Indiana y Ohio. Fue además la capital de la carne: hacia 1880 la ciudad había arrebatado con claridad el monopolio de la preparación y envasado de carne de cerdo a Cincinnati. La gran metrópoli de Illinois se convirtió a velocidad vertiginosa en el emporio industrial de las industrias de transformación de la naturaleza: los enormes silos, los grandes mataderos y frigoríficos del *meat-packing*; las serrerías, las fábricas de maquinaria agrícola. La otra cara de la moneda fueron por supuesto las salvajes talas de bosques en la región de los Lagos, la exterminación del búfalo y la brutal alteración de la estructura ecológica precedente.

La última parte del libro construye un mapa de la “segunda naturaleza” resultado de dicha explotación primitiva. La ciudad se convirtió en la principal puerta de salida de mercancías y lugar central de una extensa región siempre en expansión, como el mapa de ventas de las segadoras McCormick dibuja a la perfección. Pero, sobre todo, Chicago se configuró como nodo principal de una red de circulación de capital. El rápido ascenso a la cabeza de la jerarquía urbana estadounidense tras Nueva York la convirtió en nodo clave de un flujo creciente de capital financiero que Cronon cartografía a través de expedientes empresariales de bancarrota. Ese mapa de condados no dibuja sólo los próximos Estados de los que Saint-Louis, Milwaukee, Minneapolis, Omaha o Kansas City eran los centros urbanos más importantes, sino también Nueva York, Filadelfia o Boston. Independientemente “de las cifras de población, de sus conexiones de transporte o sus ventajas naturales, Chicago controlaba y tenía acceso a mucho más capital que el que sugería su simple tamaño. Y eso, más que cualquier otra cosa, la colocó en la cima del sistema regional de ciudades”⁴³ Si en 1881 Chicago era la terminal de las conexiones bancarias de las grandes ciudades del Este, en 1910 se había situado sin discusión a la cabeza de todas las conexiones del centro del continente con las nuevas ciudades del Pacífico: Seattle, Portland, San Francisco y Los Angeles.

Buenos Aires, la Chicago sudamericana, era también otro gran polo ferroviario, capital de la carne y del trigo y centro neurálgico del tráfico fluvial y ferroviario argentino⁴⁴. Nuestra mirada se dirige sin embargo a la inmigración española en Buenos Aires a través de un libro que, sorprendentemente, no aparece citado en *Saberes transatlánticos*⁴⁵. Lo interesante del fundamental estudio de José C. Moya *Cousins and Strangers* es que el entendimiento del masivo fenómeno inmigratorio que llevó a españoles y españolas a la capital argentina para labrarse un futuro sólo se concibe desde la condición esencialmente translocal de las propias personas migrantes. Esas personas formaron auténticas redes de parentesco y paisanaje transatlánticas, lo que obliga necesariamente al investigador a contemplar *a la vez* origen y condición

43 *Ibid.* p. 305.

44 Silvestri, 2004; López Durán, Moore, 2018.

45 Moya, 1998. Sólo el ensayo de Girón recoge un capítulo de Moya sobre los anarquistas italianos de Buenos Aires y el de Casas un libro coeditado con Alejandro Fernández sobre la inmigración española en Argentina.

familiar y social en las localidades de procedencia españolas y el asentamiento en los barrios de la capital del Plata. Para reconstruir tales redes migratorias de carácter constitutivamente local Moya realizó un gigantesco trabajo de vaciado de padrones municipales en localidades y regiones representativas de España con objeto de cruzarlos con los censos de población de Buenos Aires. Ese *cruce* esencial de información, fundamental hoy en los estudios inmigratorios, es por sí mismo un estupendo ejemplo de *histoire croisée* desde abajo (antes de que la palabra fuera inventada).

Construidas y recreadas en las localidades de origen desde las cartas del pariente en Buenos Aires, las historias contadas por la gente retornada, las canciones, los recuerdos sobre los “tíos de América”, esas redes transatlánticas que relacionaban Mataró, Corcubión, el valle del Baztán o Ferrol con Buenos Aires constituyen la base esencial del trabajo. La lógica local-global de la cadena migratoria es primordial no sólo para entender quiénes llegaban y de dónde sino también para conocer por qué parientes y paisanos del mismo pueblo o ciudad ocupaban domicilios próximos dentro del mismo barrio y no otros donde se asentaban inmigrantes de la misma región (la segregación entre catalanes, vascos, gallegos y andaluces fue escasa). La lógica de todas esas redes, de esa *cadena migratoria* -independiente de las lógicas estrictas de clase- tenía una inercia propia: la situación de partida de la persona y familia de los primeros asentados condicionó fuertemente el decurso posterior en la ciudad. Permite a su vez hablar de tipos de emigración y analizar fenómenos de movimientos de población comparables: “En realidad, al exponer la naturaleza universal de los patrones locales, esta aproximación macro-micro nos aproxima mejor a un entendimiento del fenómeno del movimiento de población que cualquier otro, pretendidamente más amplio, de perspectiva nacional.

El Estado-nación puede constituir una óptima unidad de análisis para el estudio de las políticas migratorias pero inadecuado para el examen de los procesos reales”. El punto de vista adecuado reside, sentencia Moya, en la intersección de los extremos: la modernización global y las revoluciones transcontinentales -el mundo- por un lado y la localidad particular, las redes de parentesco y el pueblo natal, por otro”. Ni todavía argentinos, ni tampoco exactamente españoles, hombres y mujeres inmigrantes eran percibidos en Argentina como “primos” es decir, hijos de la misma “madre patria”, pero también como foráneos, “extranjeros” ajenos al nuevo Estado.

Al examinar el asociacionismo regional y el local de la inmigración española en Buenos Aires, Moya muestra que mucha gente inmigrada vivió durante largo tiempo una especie de condición mestiza o de doble patriotismo (y a veces hasta triple si consideramos los casos de vascos, gallegos y catalanes -de gran interés al respecto los dos últimos capítulos) y también los debates que permeaban desde finales del siglo XIX los centros gallegos y, sobre todo, catalanes y vascos al hilo del naciente nacionalismo de sus coterráneos o del creciente “hispanismo” de finales del siglo en el debate intelectual argentino. Ese debate sobre el asociacionismo de las inmigraciones españolas en Buenos Aires se ha renovado en un excelente número de la revista *Historia Social* dedicado a las “patrias lejos de casa”, coordinado por Núñez

Seixas.⁴⁶ Según éste, el estudio del asociacionismo inmigrante español en América, de muy larga trayectoria, ha de tener en cuenta primero que las asociaciones sólo representaban a una parte de los inmigrantes (entre el 20 y el 25%) y que su perfil social medio-alto era poco representativo de la comunidad inmigrada. Esas asociaciones no eran tampoco una “suerte de plasmación en la distancia del espíritu nacional (español, o catalán, gallego o vasco)”, sino que los emigrantes eran también comerciantes o banqueros u obreros, y por tanto “reproducían pautas asociativas, sistemas de valores y prácticas de sociabilidad propias de los sectores sociales de los países a los que se incorporaban”. En los últimos años, se ha producido una renovación teórico-metodológica que ha indagado las asociaciones como espacios de poder y “negociación de identidades colectivas y disputa simbólica”⁴⁷; o como lugar de estrategias de las élites inmigrantes donde se expresan las contradicciones de los propios colectivos. Núñez Seixas plantea también analizar las asociaciones de emigrantes como “elementos fundamentales en la articulación de los espacios *transnacionales* de relación entre comunidades separadas por miles de kilómetros de distancia entre los que se establecen flujos de intercambio y transferencia de conocimiento y recursos materiales e inmateriales”⁴⁸.

El historiador gallego nos recuerda que la introducción del paradigma de la historia transnacional no ha significado mucho más que ofrecer una “jerga” llamativa a una línea de trabajo que en los estudios migratorios llevaba más de dos décadas de recorrido⁴⁹. Comparando presente y pasado, traza Moya una utilísima panorámica a nivel global de las explicaciones de la historiografía y las ciencias sociales al tema del asociacionismo emigrante⁵⁰. Núñez Seixas realiza un estupendo estudio del tejido de asociaciones microterritoriales de inmigrantes gallegos en Buenos Aires como ejemplos de entidades catalizadoras de flujos de doble dirección entre Galicia y Ultramar. Ese flujo transnacional “que vinculaba lo local a un entramado más amplio de relaciones transoceánicas” se vio favorecido por tres factores: la existencia de la emigración como una estrategia temporal donde se imbricaban emigración, retorno y mantenimiento de redes microsociales de relación y circulación de la información”; una estrecha relación entre la movilización política y social a nivel local en Galicia conectada estrechamente a unos paisanos emigrados que financiaban obras públicas, escuelas, instituciones benéficas o apoyaban a los sindicatos agrarios y participaban en las luchas políticas locales frente al cacique; y unas élites transtrazadas que veían la promoción de asociaciones como “capital simbólico”.

Las cerca de 150 sociedades microterritoriales creadas en el primer tercio del siglo XX en Buenos Aires tuvieron un carácter multivalente, combinando benefi-

46 Núñez Seixas, 2011. Este monográfico de 2011 no es citado por los trabajos de *Saberes transtlánticos* que aluden a la presencia de la inmigración en Buenos Aires, particularmente la catalana.

47 Ver los trabajos de Alejandro Fernández sobre las asociaciones catalanas en Buenos Aires o de Óscar Álvarez Gila sobre la definición de una identidad vasca en varios lugares de América Fernández, 2011; Álvarez Gila,

48 Núñez Seixas, 2011, p. 5.

49 *Ibid.*

50 Moya, 2011

ciencia, recreo y corporativismo. Compuestas esencialmente por clases medias, sus promotores armonizaban un cierto prestigio con la buena posición económica y extraían beneficios diversos de su implicación además de reforzar su capital simbólico: encubrir la existencia de redes clientelares, posicionarse de cara a un retorno al lugar de origen, encontrar un campo de acción política y sindical. El examen de los patrones residenciales de lo asociados desmiente las existencias de microcomunidades de parroquianos que alumbraban y recreaban en su seno una asociación local sino apunta más bien a la idea de asociaciones en el sentido de red formalizada sin vínculos de proximidad estrictos. La existencia de una progresiva mezcla entre gallegos de diferentes parroquias y entre gallegos, españoles de otras procedencias, argentinos y otras comunidades nacionales inmigradas reforzó la existencia de esos vínculos de solidaridad supraparroquiales especialmente desde la década de 1930.

Ciudades en redes urbanas

Un importante paso más allá de la simple comparación entre ciudades, escribe Hochadel, “sería conceptualizar las ciudades como nodos en redes interurbanas más grandes”⁵¹. Efectivamente, desde los trabajos pioneros de los geógrafos anglosajones en los años 1960 y 1970 sobre el concepto de sistema urbano, se ha realizado un gran cúmulo de aplicaciones de conceptos y métodos de la economía espacial y de la teoría geográfica de redes a los estudios históricos sobre redes urbanas de los siglos XIX y XX, usualmente sobre un solo país. Los historiadores anglosajones fueron los primeros en acostumbrarse a la idea de que las ciudades de los siglos contemporáneos eran económicamente interdependientes y que cualquier cambio en sus actividades productivas o comerciales, estructura ocupacional, población o ingresos afectaba directa o indirectamente a una o más ciudades del sistema urbano del que formaban parte⁵². Tras diversos trabajos de los años 1970 sobre sistemas urbanos en China, Japón y Rusia apareció el muy sugerente trabajo de Jan de Vries sobre la urbanización europea en la Edad Moderna⁵³.

Al graficar los datos de las ciudades europeas de más de 10.000 habitantes en curvas rango-tamaño en distintos cortes cronológicos entre 1500 y 1800, de Vries habla de la formación de “un sistema urbano maduro” -a mediados del siglo XVIII y especialmente en la Europa del Norte- como “necesaria preparación para la entrada en el moderno mundo industrial”. La hipótesis del libro ha sido luego aplicada y precisada (en cuanto al tiempo y la escala) en algunos estudios de manera muy sólida y creativa, como es el caso de la reestructuración del sistema urbano catalán de mediados del s.XVI a mediados del siglo XVII⁵⁴.

51 Hochadel, p. 22.

52 El texto geográfico fundador es Berry, 1964. Para un estado de la cuestión bibliográfico a finales de los años 1980 ver, Cap. 5 notas 1 y 6 y Cronon, 1991, cap 6 nota 25.

53 Vries, 1984.

54 Me refiero al monumental libro de García Espuche de 1998 basado en fuentes notariales. Un ejemplo, entre muchos, que aplica reflexiones de De Vries o de Hohenberg, Lees, 1985 para la época moderna es Christensen, Mikkelsen, 2006.

En Francia destacó muy pronto la obra de Bernard Lepetit sobre el sistema de ciudades francés entre 1740 y 1840, un historiador clave en la introducción del espacio en la historia urbana francesa y quien más se ha acercado a hacer una contabilidad de flujos reales en el interior de los sistemas de ciudades⁵⁵. Lepetit -prematuramente fallecido en 1996- utilizó con profundidad y rigor en *Chemins de terre et voies d'eau*⁵⁶ instrumentos de la geografía de redes, como la teoría de grafos, para medir índices de accesibilidad y de conexión entre las distintas ciudades francesas de los dos primeros ventenios del siglo XIX.

La exhaustiva indagación sobre el sistema de ciudades francés se completó y refinó con análisis de curvas rango-tamaño y nuevos datos sobre la intensidad de los intercambios interurbanos y la difusión de innovaciones se cierra en *Les villes dans la France moderne*⁵⁷. El impresionante cúmulo de información concluye en que hacia 1840 co-existían dos Francias distintas. El conjunto de los departamentos del norte en torno al *bassin* parisino se caracterizaba por la apertura y la fluidez del espacio, por la intensidad del movimiento y los intercambios comerciales y por el funcionamiento en red: las ciudades forman sistemas; el sur en cambio se caracterizaba por una organización antigua del sistema urbano, por el carácter duradero de la compartimentación y el aislamiento: las ciudades “no forman todavía más que armaduras”⁵⁸.

La modernidad urbana que se impondrá en Europa poco a poco y muy desigualmente tenderá a sustituir los espacios regionales fragmentados controlados administrativamente por una ciudad y relativamente estáticos “por espacios económicos indiferentes a las fronteras administrativas, que constituyen un entrelazado que delimita áreas insertadas y no yuxtapuestas como en el caso de una armadura. Más que un sistema de lugares centrales se asienta una verdadera red”⁵⁹. Es la misma diferenciación entre *network cities* y *central place cities* utilizada desde 1985 por Hohenberg y Lees en su historia de la urbanización europea y que se ha convertido en habitual también en la historiografía urbana posterior para distinguir entre ciudades regionalmente orientadas y ciudades que miran al espacio internacional y dependen de redes transnacionales de abastecimiento de materias primas, alimentos y fuerza de trabajo y están idealmente posicionadas también para la circulación de ideas, gente, actitudes políticas progresistas⁶⁰. Aunque en esas historias urbanas generales de Europa se han utilizado otras herramientas para contemplar la urbanización los sistemas urbanos, como la distancia media entre ciudades como probabilidad de relaciones más o menos intensas o los índices de primacía (una simplifica-

55 Lepetit, 1980, 1984.

56 Lepetit, 1984.

57 Lepetit, 1988.

58 *Ibid*, p. 363.

59 Pinol, Walter, 2003.

60 Hohenberg, Lees, 1985; Lees & Lees, 2007, 3, 76-77, 166 y ss., 185-186, 277; Osterhammel, 2015, p. p. 380-382; Jorgensen, 2017, p. 550-551.

ción de las curvas rango-tamaño)⁶¹, lo cierto es que no contamos a día de hoy nada parecido para Europa a la realizado en su día por Lepetit para Francia.

De particular interés en el caso que nos ocupa es el papel jugado por los sistemas urbanos en la difusión de innovaciones culturales y tecnológicas. Desde la Revolución Industrial, las ciudades han dominado dichas innovaciones y han articulado su difusión⁶². Esa propagación sigue modelos en el tiempo y en el espacio que responden a lógicas hace mucho discutidas en el mundo de la geografía y que más tardíamente se empezaron a trabajar en el campo de la historia urbana. Un buen ejemplo es un libro editado por Lepetit y Hook⁶³ en 1987. Reunió estudios que analizaban en diferentes países europeos innovaciones tan variadas como los relojes públicos medievales, los saberes comerciales impresos, la difusión de libros y librerías, la fundación de universidades, la prensa provincial (todo ello en la Edad Moderna) los equipamientos públicos de ocio (teatros, museos y parques) en los Países Bajos del siglo XIX, la creación de cajas de ahorro en ese siglo en Francia y Alemania, o la difusión del teléfono en Francia, Inglaterra y Holanda.

Además de discutir las conocidas curvas de difusión en el tiempo, los trabajos reflexionaban sobre los modelos de difusión espacial en la parte alta de la jerarquía urbana (habitual en los momentos iniciales de implantación) o por proximidad o contagio (más común en los momentos subsiguientes). Otros trabajos posteriores, como el de Calvo, han estudiado la difusión de innovaciones como el teléfono en cerca de treinta ciudades europeas de once países considerando el tamaño urbano, la posición en la jerarquía urbana, la tasa de crecimiento poblacional y la función urbana concluyendo que el tamaño, la función urbana, el período de concesión y las estrategias empresariales utilizadas fueron los factores cruciales⁶⁴.

Saberes urbanos nómadas: de la metrópolis que se exporta al municipalismo transnacional

Pocos campos como los estudios de historia de la arquitectura y el urbanismo en los siglos XIX y XX han sido desde antiguo un terreno tan fecundo para analizar los fenómenos de difusión del conocimiento, creación de técnicas y maneras de hacer que no son privativas de un país o de una ciudad, sino que han viajado por las ciudades del mundo. Ya en las catedrales de la Edad Media, antes de tomar decisiones comprometidas, se consultaban a maestros mayores con experiencia de otras ciudades y a menudo se reunían a diversos maestros procedentes de lugares distintos para pedirles consejo⁶⁵.

Desde la difusión europea de la arquitectura renacentista y barroca, el *Grand Tour* -el viaje a Roma y las principales ciudades italianas- para observar y dibujar de

61 Pinol, Walter, 2003, 31-40, Moriconi-Ébrard, 1993.

62 Capel, 1998.

63 Lepetit, Hook, 1987.

64 Calvo, 2006.

65 Agradecemos esta información a Manel Guàrdia.

primera mano los vestigios romanos o los grandes palacios e iglesias de la nobleza y el Papado o la consulta de la tratadística italiana de arquitectura de los siglos XV, XVI y XVII (ilustrada con el lenguaje universal del dibujo) eran los medios privilegiados del aprendizaje de los estilos y de la composición arquitectónica. La imprenta permitió que los tratados de Vitrubios, Vignola o Serlio se convirtieran en instrumentos viajeros de frecuente manejo en la ideación y construcción de arquitecturas. Reinterpretado política y moralmente con una impronta propia en los países de recepción, el palladianismo triunfó en la arquitectura inglesa de los siglos XVII y sobre todo XVIII y XIX y viajó a otros países europeos. En el siglo XIX, el centro principal de difusión en la Europa continental se desplazó definitivamente hacia París.

El referente europeo más importante, aunque no el único, a nivel de difusión de las teorías y modos de intervención en la arquitectura y el urbanismo en el siglo XIX será la capital francesa, especialmente durante los años de las grandes transformaciones haussmannianas. La estrategia y la forma de los bulevares, su mobiliario urbano, la arquitectura residencial, la opera, los mercados metálicos y las estaciones ferroviarias, el sistema de alcantarillado..., todos esos objetos y saberes urbanos parisinos “se exportaron” literalmente, como explicó hace veinte años un libro editado por André Lortie⁶⁶.

Y los puntos de destino no sólo fueron las capitales regionales francesas más importantes sino también muchas ciudades del continente. Bruselas fue un casi canónico de exportación del Paris de Haussmann durante el último tercio del siglo XIX. La reforma central del Mercato Vecchio en los proyectos de Poggi para Florencia, los *sventrammenti* centrales del Plan Beruto para Milán, la transformación del barrio del Castello y la calle Nazionale de Roma o la gran obra del Risanamento de Nápoles⁶⁷ de finales de siglo son ejemplos. La ley italiana de expropiación forzosa de 1865 se inspira en la fundamental ley de expropiación haussmanniana de 1852.

La reforma interior de Cerdà para Barcelona y la idea de una empresa capitalista encargada de las costosas obras de expropiación, urbanización y construcción inmobiliaria, están inspirados en los *grands travaux* parisinos (Cerdà visita París y toma nota de sus bulevares arbolados de 20 metros, precedente muy probable de las calles arboladas de su Ensanche). Recién liberadas del yugo turco, las nuevas ciudades y capitales de los Estados balcánicos -Skopje, Bitola, Belgrado, Sofia, Stara Zagora, Varna- aplicarán muchas de las recetas parisinas con la pretensión de borrar las herencias otomanas⁶⁸. La primera generación de arquitectos formados en París y en otras escuelas europeas comienzan a trabajar en la última década de siglo. Esas arquitecturas y formas urbanas fueron “impuestas” en ciudades de Ultramar del ámbito colonial como las arcadas de la Casbah de Argel, o más tarde en la Casablanca del Protectorado y las capitales coloniales de Asia y África: Pnom Penh, Hanoi, Saigon o Dakkar. Cuando en contextos no coloniales la arquitectura y el urbanismo pa-

66 Lortie, 1995.

67 Snowden, 1995.

68 Budisavljevic, 1995; Lory, 1885; Pinol, Walter, 157-158, Makas, Conley, 2010, p. 10 y ss.

risino no fueron directamente impuestos, se adoptaron por “seducción”. París fue un *modelo* de formas a imitar o bien un *tipo* universal apto para interpretaciones, cruces y mezclas más libres: El Cairo del último tercio del s. XIX, La Plata, Río de Janeiro y Bahía en el cambio de siglo o el Chicago de Burnham en 1909.

Los agentes y los mecanismos de difusión de esos saberes, técnicas e ideas-el campo siempre peor estudiado- fueron diversos. Desde principios del siglo XIX, las *misiones* enviadas por los servicios técnicos de ciudades como París a otras ciudades punteras en la construcción de edificios modernos o en la implantación de redes técnicas innovadoras serán la manera habitual de adquirir y difundir los conocimientos técnicos. Para consolidar un lugar central como laboratorio de la innovación, la ciudad creará un cuerpo de ingenieros de Ponts et Chaussées, en constante crecimiento (11 en 1848, que serán 27 en 1868 y 35 a la muerte de Alphand en 1891, responsable de los *grands travaux* tras el mandato de Haussmann; los técnicos de obras públicas eran ya en 1864 131 y los obreros más o menos especializados sobrepasaban los 5.000 en 1878)⁶⁹.

El viaje a Londres y las ciudades inglesas vitrinas de la modernidad de los más importantes ingenieros de obras públicas parisinos como Mille, Durand-Claye o Bechman será un importante instrumento a la hora de resolver las cuestiones ligadas a las grandes obras de saneamiento, abastecimiento de agua, evacuación y redes técnicas en general. Se convertirá luego en habitual y la Exposición Universal londinense de 1851 no hará sino suscitar nuevos viajes. Esos mismos ingenieros o sus sucesores realizarán informes sobre redes técnicas de otras ciudades francesas y también de numerosas ciudades del extranjero cuando el cuerpo de técnicos haya adquirido con las obras hausmannianas renombre universal. Arquitectos y paisajistas que trabajaron en la administración de la ciudad como Alphand, Bouvard, Hernard y Forestier publicarán obras muy divulgadas con París como modelo y desempeñarán importantes misiones e incluso carreras profesionales enteras en el extranjero proyectando el *savoir faire* parisino en ese campo.

La obra de divulgación de todo ese saber tecnológico en *manuales*, a raíz sobre todo de los *grands travaux*, será destacadísima. Desde 1840, las revistas generales de arquitectura y obras públicas, como la *Revue générale d'architecture et des travaux publics* de César Daly⁷⁰, los *Annales des Ponts et Chaussées*, la *Encyclopedie de l'Architecture*, los *Nouvelles Annales de la Construction*, la *Gazette des architectes et des bâtiments* o la *Gazette de l'Architecture* o *Construction moderne* se convertirán en instrumentos de divulgación de la modernidad parisina.

Pero el papel trascendental de esa propagación en el mundo de la arquitectura lo desempeñará sin duda la famosa École de Beaux Arts. Por falta de escuelas de arquitectura en los países de origen y por el propio prestigio de la arquitectura francesa, la enseñanza en esa escuela de arquitectura se convirtió en objetivo de un largo viaje de formación de muchos arquitectos europeos y americanos que querían practicar

69 Landau, 1995.

70 Saboya, 1991.

la arquitectura académica ubicua en todas las ciudades del siglo XIX y para aplicar y adaptar después al contexto nacional y urbano dichas enseñanzas⁷¹. Y el Grand Prix de Rome concedido por dicha institución era la indiscutida culminación del prestigio en ese campo⁷². Al comenzar el siglo XX más de trescientos arquitectos formados en *l'École* trabajaban por todo el mundo, destacando sobremanera los Estados Unidos, donde entre 1867 y 1918 aprobaron el difícil examen de entrada más de 400 futuros arquitectos, incluyendo los más conocidos; Hunt, Richardson, McKim, Sullivan, Aldrich,... y la primera mujer admitida: Julia Morgan⁷³.

La biblioteca Sainte-Geneviève de Labrouste, la Opera de Garnier, la estación de Orsay de Lalouste, todos ellos jefes de taller de la Escuela, se convirtieron en modelos de referencia para el joven país. Una parte de los trabajos de curso para la enseñanza del proyecto arquitectónico se ubicaba en París o utilizaba como modelo de referencia un edificio parisino, los proyectos premiados del Gran Prix depositados en la biblioteca de la Escuela como elemento de consulta o los libros de los propios directores del taller, como el de Guadet. Las enseñanzas sobre el terreno incluían visitas a los principales edificios parisinos y las prácticas libres se realizaban en despachos de arquitectura de la ciudad. En los países de Ultramar, donde no existían o eran escasas las preexistencias urbanas históricas y los rígidos condicionamientos normativos, los modelos de la Escuela tuvieron su camino absolutamente despejado. En Estados Unidos se construyeron entre 1886 y 1936, 24 capitolios, las dos grandes estaciones de Nueva York y las de Washington y Chicago, bibliotecas, museos, universidades, edificios de oficinas y otros dedicados a actividades industriales o comerciales⁷⁴.

Aunque menos importante, Viena y su nuevo Ring constituyó un segundo foco difusor de modelos urbanísticos a nivel transnacional, sobre todo en ámbito centroeuropeo (La influencia del sistema de Ensanche nacida de la experiencia de Barcelona y de la investigación precursora de Cerdà sobre la urbanización quedará limitada al ámbito español⁷⁵). El Ring vienés inaugurará el concurso internacional de urbanismo como uno de los instrumentos de internacionalización de los saberes urbanos que se convertirá en habitual en el siglo XIX. Hasta entonces, como ocurrió en el caso del barrio de la estación de Venecia o en el de la rue Royale de Bruselas el concurso se limitaba a edificios públicos o fragmentos limitados de ciudad⁷⁶. 85 proyectos se presentaron al concurso del Ring convocado en 1857-8 y el mecanismo se seguirá aplicando en Barcelona en 1859, en Colonia en 1880, en Múnich en 1893, de nuevo en Viena y Barcelona en 1893 y 1904, en Cracovia en 1909, en Amberes en 1910 o en Zúrich en 1915-1918, por no citar más que algunos.

71 Chaffee, et al, 1977.

72 Levine, 1982.

73 Según Annie Jacques, 1995, 170 en Estados Unidos, 82 en Suiza, 14 en Inglaterra, 20 en Rumanía, 10 en Austria-Hungría, 9 en Bélgica, 8 en Alemania, 7 en Turquía, 7 en Portugal, 6 en Italia, 4 en Brasil, 3 en Holanda, 2 en Egipto, 2 en España, 2 en Canadá, 1 en Grecia, 1 en Rusia, 1 en México, 1 en Perú, 1 en Argentina y 1 en Uruguay.

74 *Ibid*, p. 189.

75 Coudroy de Lille, 1994,

76 Pinol, Walter, 2003, p. 145.

Desde el punto de vista internacional, más importante aún que la experiencia vienesa fue la consolidación del urbanismo como práctica disciplinar en las ciudades alemanas de finales del siglo XIX y principios del siglo XX. La construcción del urbanismo como disciplina práctica de control urbano en el cambio de siglo traerá consigo la aparición de tres nuevos mecanismos de difusión de saberes y técnicas: los *manuals* y *revistas especializados*, los *congresos* y las *exposiciones* de urbanismo. Trabajos italianos serios de historia del urbanismo como los de Piccinato, Calabi o Mancuso abordaron en su día a fondo la construcción de la nueva disciplina en ámbito germano⁷⁷. Manuales como los de Baumeister (Berlín, 1876), Stübben (Darmstadt, 1890), Gurlitt (Berlín, 1904) y Eberstadt (Jena 1910) se convirtieron en instrumentos habituales en las oficinas técnicas municipales de urbanismo. A partir de Stübben, el plan regulador de extensión (*Bebauungsplan*), las ordenanzas de edificación y el *zoning* (adoptado por vez primera en 1891 por el alcalde socialdemócrata de Frankfurt, Adickes) se convierten en instrumentos preeminentes del nuevo urbanismo. Revistas como *Der Städtebau* (Berlín, Viena, 1904 en adelante) publican artículos teóricos de urbanismo, informes sobre planes y proyectos urbanos, bibliografía urbanística e informan puntualmente de congresos y exposiciones en Europa y Estados Unidos. En 1903 se celebra en Dresde la que es considerada primera exposición de urbanismo, aunque limitada sólo al ámbito germánico. En 1910 y 1911-1912 se celebrarán en Berlín y Düsseldorf dos grandes exposiciones internacionales de urbanismo acompañadas de extensos catálogos. El segundo volumen de la publicación de Hegemann sobre dichas exposiciones es un estudio comparado de algunas grandes ciudades de Europa y Estados Unidos analizadas bajo las problemáticas del transporte urbano y sus infraestructuras y del verde público⁷⁸.

Muy ligado a las cuestiones de legislación sobre la vivienda y a la idea de ciudad-jardín howardiana (1898), el urbanismo británico supone una aproximación diferente, pero utilizará igualmente manuales y revistas especializados, congresos y exposiciones de urbanismo como instrumentos principales de difusión y contacto nacional e internacional⁷⁹. Tras la aparición en 1904 de la revista *Garden Cities and Town Planning*, órgano de la Garden City Association, en 1909 aparece el libro de Unwin *Town Planning in Practice* y se fundará el primer departamento de urbanismo del mundo –la School of Civic Design– en la Universidad de Liverpool. El principal canal de difusión de la Escuela será la famosa *Town Planning Review*, órgano esencial del debate urbanístico informado. La Town Planning Conference de Londres de 1910 reunirá conocidos urbanistas británicos (Unwin, Adshead, Geddes, Howard...), alemanes (Stübben, Eberstadt), franceses (Bonnier, Henard) e incluso italianos. Los norteamericanos, estaban aplicando el “City Beautiful”, aproximación al diseño urbano de los centros de las grandes ciudades americanas derivada de la tradición Beaux Arts, y habían celebrado una exposición nacional de urbanismo en Boston y

77 Piccinato, 1974, Hegemann, 1975, Mancuso, 1980.

78 Hegemann, 1975.

79 Freestone, Amati, 2014.

la First National Conference on City Planning el año anterior, estaban representados por Burnham y Mulford Robinson entre otros. Los primeros historiadores del urbanismo como Haverfield y Brinkmann participaron también en una sesión especial del congreso.

Al terminar la Primera Guerra Mundial, una nueva generación de arquitectos y urbanistas abandonará definitivamente los viejos modelos haussmannianos y situará a la ciudad funcional y la industrialización de la construcción y de la vivienda masiva en el centro del debate⁸⁰. Aunque su impacto real sobre la ciudad deberá esperar a la segunda postguerra, la fundación en 1919 de la Bauhaus, que dirigirá Walter Gropius en Weimar y luego en Dessau, los trabajos de Le Corbusier del Plan Voisin en 1925 y experiencias que reúnen a arquitectos de vanguardia como la Weißenhof Siedlung de Stuttgart en 1926 van a significar un auténtico giro transnacional en la discusión de los problemas de la arquitectura, la vivienda y la ciudad. Gropius empieza a hablar de “arquitectura internacional”, igual que Russell-Hitchcock hablará poco después de “*International Style*”: las referencias culturales individuales y nacionales parecen contar cada vez menos.

Los CIAMs (Congresos Internacionales de la Arquitectura Moderna) se empiezan a celebrar en 1928 y en el segundo, celebrado en Frankfurt al año siguiente (en pocos años la ciudad se convirtió en la auténtica utopía construida de la socialdemocracia alemana bajo las órdenes del alcalde Landmann y el arquitecto Ernst May⁸¹), se discutirán los modelos de vivienda mínima a partir de ejemplos venidos de toda Europa. En los dos siguientes congresos CIAM, el de 1930 en Bruselas y el de 1933 en Atenas, se discutirán las formas de los nuevos barrios de vivienda y de la futura ciudad funcional también con una serie de ejemplos de barrios y de planos de ciudades europeos. El espíritu internacional y la búsqueda de soluciones universales para un individuo universal (léase varón, blanco y occidental) dominaba ya toda la discusión en la arquitectura y el urbanismo de las vanguardias. Aunque la llegada del nazismo paralizará su difusión en la Europa germánica, la diáspora de los arquitectos de la vanguardia contribuirá a la transmisión de sus ideas al otro lado del Atlántico. La literatura sobre el tema es inmensa y sería ocioso hacer aquí siquiera una mínima alusión, pero quizás no esté demás recordar la gran obra del que fue secretario de los CIAMs y individuo universal donde los haya: Sigfried Giedion y su *Espacio, tiempo y arquitectura*, publicado en Estados Unidos en 1941⁸².

La difusión de las infraestructuras urbanas ha sido un campo en auge casi de desde los inicios de la historia urbana. Desde los años 1970 fueron numerosos los trabajos sobre transporte urbano⁸³, y en los 80 les siguieron los dedicados a las “redes técnicas urbanas”: de abastecimiento de agua, de alcantarillado, de gas y elec-

80 Seguimos aquí el apretado resumen de Pinol, Walter, 2003, p. 160-161.

81 Henderson, 1995, 2013; Quiring el altri, 2011.

82 Giedion, 1941.

83 McKay, 1976; Roth, Polino, 2003 por citar sólo los de ámbito europeo.

tricidad⁸⁴. Muchos de esos libros se limitaban al estudio de una sola ciudad y más raramente al estudio de las ciudades de un país o a la comparación de ciudades dentro de un continente. Los trabajos se han centrado sobre todo en el uso y el impacto de las infraestructuras en la ciudad (viajes per cápita y efectos del transporte en el crecimiento urbano⁸⁵, tasas de personas conectadas a las distintas redes, etc.). b

Bastante menos numerosos han sido los trabajos sobre la propagación de dichas redes y sobre todo sobre los medios de difusión y las conexiones nacionales o transnacionales establecidas entre ciudades a la hora de implantar dichas redes. Londres y las ciudades inglesas fueron durante el primer siglo XIX un potentísimo foco de difusión de las innovaciones, como los modernos sistemas de canalización que trajo consigo la revolución sanitaria de Chadwick. Ingenieros próximos a él, como Lindley, impulsaron en las décadas centrales de siglo -veinte años más tarde que en la grandes ciudades inglesas- los sistemas abastecimiento de agua potable de importantes ciudades alemanas⁸⁶. El sistema de alcantarillado *tout à l'égout* preconizado por Chadwick y origen del sistema de alcantarillado de Londres de Bazalgette fue detalladamente escrutado en misiones especiales por ingenieros de Ponts el Chaussées del ayuntamiento parisino. (En Barcelona, por ejemplo, la impresión es que la información sobre avances higiénicos británicos como los baños públicos -Monlau- o el alcantarillado -García Faria- se adquiría vía misiones al área francófona⁸⁷).

La difusión de innovaciones en infraestructuras urbanas no siempre siguió ese camino de una sola dirección que venía de Londres y pasaba después a las ciudades alemanas y más tarde a las francesas. Como explica André Guillerme, la invención de las aceras y la utilización del asfalto para revestirlas o la iluminación de gas para iluminarlas en las primeras décadas del siglo XIX fue una carrera disputada entre París y Londres donde las invenciones de una eran explotadas por la otra y volvían a veces mejoradas al punto de partida⁸⁸.

Un viejo pero imprescindible libro de John McKay⁸⁹ explicó cómo la tracción eléctrica tranviaria que iba a revolucionar el transporte urbano fue una invención de Siemens, pero fueron los ingenieros americanos los que la pusieron realmente en práctica a gran escala en la década de 1880 para luego reexportarla a Europa al acabar el siglo. Empresas privadas como Thompson-Houston en Francia o los ayuntamientos socialistas ingleses que municipalizaron las redes en el momento de la conversión a la tracción, difundieron la innovación y consiguieron, al abaratar

84 Tarr, 1979, 1983, 1987, 2004; Dupuy, 1984; Goubert, 1986; Dupuy, Tarr, 1988; Von Simpson, 1983; Bouman, 1987; Chant, 1999; Melosi, 2000. Sobre electrificación, globalización y construcción de redes técnicas urbanas en Europa y América finales del s.XIX y principios del siglo XIX y principios del siglo XX ver Casals, Capel, 2012; Capel, Casals, 2013a y Capel, Casals, 2013b.

85 McKay, 1976; Cheape, 1980. Oyón, 1999; para España ver Monclús, Oyón, 1996.

86 Pinol, Walter, 2003, p. 192-193.

87 Agradecemos la información a Manel Guàrdia.

88 Por ejemplo la iluminación de gas para las calles, inventada por un ingeniero francés de Pont et Chaussées en 1798 es imitada por el alemán Winsor que funda con el ingeniero inglés Accum en Londres en 1806 la compañía Winsor, que ilumina Westminster y barrios próximos en 1810 y lo hará en 1815 en algunas calles centrales de París: Guillerme, 1995; Guillerme, 1995.

89 McKay, 1976.

costes de funcionamiento, aumentar velocidades y recudir tarifas, multiplicar por cuatro o cinco el uso diario del tranvía. Se generó a su vez un fenómeno de difusión desde determinadas empresas de tranvías eléctricos europeas: lo que la capacidad empresarial americana significó a principio para Francia y Gran Bretaña se asemejará a lo que las compañías alemanas y francesas significaron después para los países del Mediterráneo, lo que las belgas para las ciudades de la Europa oriental y Oriente Medio o lo que las inglesas para las ciudades de sus colonias o de Latinoamérica. La base principal de la información de McKay son las numerosas revistas técnicas y profesionales de ingeniería eléctrica y específicamente las de ferrocarriles y tranvías urbanos editadas en París, Londres, Berlín o Viena donde se intercambiaba información variada de innovaciones sobre la tracción, noticias de comités de ingenieros de las municipalidades o información de prensa local relacionadas con el tema⁹⁰. Las organizaciones de la industria tranviaria como la American Street Railway Association norteamericana, la Municipal Tramways Association of Great Britain, o la Union Internationale Permanente de Tramways de Bruselas celebraban reuniones anuales o bianuales en varias ciudades que atraían miembros de toda Europa. Esa asociación celebró en 1900 en París un congreso internacional de tranvías. La Union des Tramways de France publicaba desde 1901 un anuario general y desde 1906 una revista.

Todo ese cúmulo de experiencias sobre las diversas redes técnicas urbanas a lo largo del siglo XIX hizo que hacia 1900 fuera ya relativamente común estudiar las prácticas de otras ciudades fuera del ámbito nacional para desarrollar los servicios locales propios, como estudió Marjatta Hietala en el caso de las infraestructuras sanitarias de Helsinki⁹¹. El capital de conocimientos de la ciudad se reforzaba enviando funcionarios municipales y concejales a ciudades extranjeras, en particular a las de Alemania. Entre 1875 y 1917 Helsinki financió 318 viajes al extranjero para conocer los programas de infraestructuras de ciudades alemanas, holandesas o británicas⁹². En muchos países, esos viajes de estudio o los “intercambios epistolares e incluso llamadas telefónicas eran las principales herramientas de la comunicación interurbana”⁹³. La expansión de esa red interurbana no necesariamente dependía del tamaño de la ciudad, como ha mostrado Stéphane Frioux en el caso de las redes transnacionales de los ingenieros sanitarios de las ciudades francesas. Si a ello añadimos la presencia en congresos internacionales donde se trataban cuestiones de ingeniería sanitaria, se puede decir que hacia 1914 existía una red transnacional donde ingenieros y administraciones municipales podían buscar soluciones y adaptarlas sus problemas particulares.

Esas redes no hicieron sino estrecharse en ése y en otros campos durante el período de entreguerras y hoy hablamos con claridad de un “*municipalismo transnacional*”, como Oliver Hochadel resalta en su introducción a *Saberes transatlánticos*. Los

90 *Ibid.* p. 248-249.

91 Hietala, 1987.

92 *Ibid.* p. 387-394.

93 Frioux, 2011, p. 51; para el caso británico ver Moore, Rodger

trabajos de Pierre Yves Saunier desde finales de los años 1990⁹⁴ son el origen de esta rama de la historia urbana que hoy en día se encuentra en constante expansión⁹⁵. La voluntad de enfrentar de manera asociada problemas urbanos comunes que iban desde la vivienda y la higiene, la protección contra los incendios, al transporte urbano posibilitó la afirmación de una especie de “Internacional de las ciudades” que buscaba deliberadamente superar la tradicional escala local o la nacional a la hora de abordar los problemas⁹⁶. Con la representación de 21 países, el primer congreso de la Union Internationale des Villes tendrá lugar en Gante en 1913. Allí se expuso con claridad el concepto de “intermunicipalidad”.

Hacia una historia urbana global descentrada

La razón para combinar la historia urbana con la historia global es, como remarca Hochadel citando a Exemberget y Strobl, que “las ciudades son los lugares *par excellence* donde tiene lugar la historia global”⁹⁷. Esa ha sido en efecto la puerta de entrada de la historia urbana transnacional y la que explica por ejemplo que en una reconocida historia global del siglo XIX como la de Osterhammel se dedique a las ciudades más de un centenar de páginas⁹⁸. Otra cosa es que se haya producido una convergencia real entre los estudios sobre la “ciudad global”, una noción esencialmente económica sobre la fase de mundialización capitalista a partir de los años 1970 y la historia sobre la ciudad anterior a esos años. Lo que existe a día de hoy es más bien una neta separación entre esos campos.

Desde el punto de vista de la historia global, Osterhammel sostiene que para el siglo XIX es muy difícil hablar de ciudades auténticamente mundiales que fueran mucho más allá de un control económico sobre su “propia y limitada economía mundial”⁹⁹. La única ciudad hegemónica a nivel mundial era Londres, un puesto quizás sólo compartido a partir de 1920 con Nueva York. Si habláramos a nivel cultural, habríamos de incluir París y quizás Viena, según Osterhammel. De todas formas, la idea de ciudades globales como parte de un sistema urbano de interconexión global “en el cual los lazos *entre* las ciudades mundiales de países distintos son más fuertes que la integración respectiva en el propio medio nacional o imperial con su zona de influencia” no se materializaría hasta finales del siglo XIX con la aparición de una serie de “corporaciones transnacionales con una jerarquía interior propia de sedes principales y filiales, o las sedes de las organizaciones internacionales o la integración en las redes mediáticas mundiales”¹⁰⁰.

Quizás los estudios empíricos sobre la forma y los contactos entre las grandes ciudades (por ahora casi inexistentes), concluye Osterhammel, nos señalen en el fu-

94 Saunier, 1999; Saunier, 2001; Saunier, 2002.

95 Saunier, Ewen, 2008; Kenny, Madgin, 2015.

96 Saunier, Rayre, 2000; Gaspari, 2002; Ewen, 2002; Couperus, 2011.

97 Exemberget/Strobl citado por Hochadel, p. 27; Ewen, 2015, cap. 6.

98 Osterhammel, 2015, Cap. 6, p. 351-462.

99 *Ibid.* p. 382-384.

100 *Ibid.* p. 383.

turo la emergencia de un sistema de ciudades mundiales en interacción permanente sólo con la aparición de la telefonía intercontinental, la comunicación por radio y los vuelos regulares. Esa visión un tanto escéptica sobre la aparición de un sistema de ciudades mundiales deja la historia urbana de las ciudades globales de los siglos XIX y XX en un auténtico vacío pues los numerosos estudios de las últimas décadas sobre la ciudad global tampoco trazan su génesis histórica antes de los años 1970. La espectacular internacionalización de la producción, las finanzas y la administración y control a través de empresas productoras de servicios ha conformado la existencia de ciudades globales o *world cities* como puestos de comando y control de la economía. La literatura ha sido desde los años 1980 extensísima¹⁰¹ Las clasificaciones jerárquicas de esas ciudades mundiales han sido variadas, incluyendo habitualmente una veintena o una treintena de ciudades clasificadas en dos grupos de ciudades “primarias” y “secundarias” dentro de los países del corazón o de la “semi-periferia capitalista”.

La paradoja de esas investigaciones sobre el sistema de ciudades globales reside en que mientras que la esencia del mismo “es la relación de una (ciudad) con otra, la investigación empírica no se ha focalizado generalmente en ese aspecto constitutivo”, limitándose la mayor parte de las veces al estudio de caso o a los estudios comparados¹⁰² Esa falta de estudios empíricos sobre las relaciones entre ciudades y sobre su génesis histórica se une a la falta de una historiografía urbana global de los sistemas urbanos del siglo XIX comentada también por Osterhammel.

Quien más ha insistido desde hace mucho en dar al concepto de ciudad global una perspectiva histórica y establecer la conexión entre la historia urbana del siglo XIX y XX y los estudios sobre la ciudad global contemporánea ha sido Anthony King¹⁰³. El espectacular aumento de la inversión de los Imperios en los países bajo su mando o en otros países no colonizados durante el siglo XIX profundizó la mundialización de las economías dominantes y el estrechamiento de los lazos entre ciudades de todo el globo. La comercialización de las materias primas hizo por ejemplo que el crecimiento de centros urbanos latinoamericanos estuviera condicionado por la demanda de los países del corazón del sistema mundial.

A principios del s. XX esas ciudades eran ya nodos de un sistema bancario internacional cuyas sedes estaban en Londres, Nueva York y las capitales europeas. Buenos Aires por ejemplo sería una de esas “metrópolis comerciales y burocráticas”¹⁰⁴. Desde los años 1860 y 1870, empresas comerciales británicas que invertían en tierras, ferrocarriles y otros servicios tenían allí su sede (cerca de un 10% del total de la inversión exterior británica en 1914 se dirigía hacia la Argentina). A pesar de su muy modesta proporción en la población total de la ciudad, Buenos Aires

101 Por citar sólo los textos iniciadores: Hall, 1966; Friedman, Wolff, 1982; Timberlake, 1985; Friedman, 1986, Thirft, 1986; King, 1990, Sassen, 1991, el más editado y citado, y Knox, Taylor, 1995.

102 Taylor, Walker, Beaverstock, 2002.

103 King, 1991, p. 18-24, en quien se basan las líneas siguientes líneas.

104 Pang, 1983.

contaba a principios del siglo XX con 14 escuelas inglesas, 10 iglesias protestantes, un hospital inglés, el Boat Club, el Jockey Club, la Victorian Tea-Rooms, 8 periódicos ingleses, alrededor de 15 hoteles incluyendo los más importantes y algunos *suburbs* con alto porcentaje de británicos y alemanes, como Belgrano y su Belgrano Athletic Club o el Banfield y sus pistas de tenis. Por supuesto, el peso relativo que tenía todo ese cúmulo de bancos y profesionales bancarios, ramas de empresas filiales, agencias de inversión y de seguros, de transporte o de turismo en las ciudades propiamente coloniales era todavía más abrumador.

La hipótesis central de King es que “la urbanización y las ciudades coloniales se convirtieron en los instrumentos a través de los cuales la periferia colonial fue incorporada en el corazón de la metrópoli”¹⁰⁵. En cada una de las potencias coloniales “se estableció un sistema urbano colonial que iba desde la capital imperial y sus ciudades portuarias, a través de una red ciudades-puerto coloniales, capitales coloniales, centros regionales y de distrito, y hasta llegar los puntos más bajos y alejados de la burocracia colonial y el sistema de control militar”. Si el colonialismo es una fase del desarrollo histórico del capitalismo global, “las ciudades coloniales pueden ser contempladas como *precursoras* de las actuales ciudades globales capitalistas”¹⁰⁶. Algunas formas arquitectónicas de las ciudades coloniales, como el barrio residencial segregado de los colonizadores o el *bungalow* pueden ser vistos en ese sentido como formas de una cultura urbana con hilos de continuidad con la ciudad global.

Para Osterhammel, habría una coincidencia esencial de la ciudad colonial del siglo XIX y el primer s. XX y la ciudad global de finales del siglo XX: “una orientación primordial hacia el exterior, más allá de las fronteras políticas”. Ese weberiano tipo ideal de “ciudad colonial contemporánea” se definiría por una serie de seis rasgos específicos de su tiempo: dominio político, militar y policial del Estado a través del gobernantes; exclusión de la población autóctona; importación de la arquitectura y el urbanismo europeos; dualismo espacial entre un barrio de extranjeros y la ciudad nativa; estratificación social de carácter étnico; punto de partida para la explotación interior del país en función de los intereses extranjeros y los mercados internacionales. Pero admite combinaciones diversas y está abierto por definición al estudio empírico de cada ciudad.

En cualquier caso, la categoría “ciudad colonial” de los siglos XIX y XX parece ya firmemente establecida en los estudios de historia urbana y no es casual que los recientes textos generales de historia urbana europea le dediquen un espacio muy relevante¹⁰⁷. El estudio de las ciudades capitales de esos imperios va en la misma dirección¹⁰⁸.

La exportación de los modelos europeos a las ciudades coloniales (y a las no coloniales) entre el siglo XIX y mediados del XX fue generalizada y se concretó a

105 King 1991, 9. 34; King, 1990; para la génesis de esa idea ver King, 1976, King, 1984.

106 King, 1991, p. 34, 38.

107 Sobre todo Goerg, Huetz de Lemps, 2003, p. 409-551; ver también Lees & Lees, 2007, p. 244-280.

108 Driver, Gilbert, 1999.

través de agentes y vehículos cada vez más complejos: durante el siglo XIX se pasó de los militares, los administradores de las compañías o los geómetras a los ingenieros, los arquitectos y, a partir ya del siglo XX, a los urbanistas. Casi todos se habían formado en el Royal Institute of British Architects o las escuelas de ingeniería y arquitectura de París. Lo mismo ocurrirá después con los urbanistas, que a veces pasarán de una colonia a otra (Lutyens, Geddes, Henri Prost, Hébrard, por hablar de los más conocidos)¹⁰⁹. No habrá urbanistas latinoamericanos hasta las décadas de 1920 y 1930. Bajo las pautas de un urbanismo que tiene en la higiene, la circulación y el embellecimiento sus motores, numerosas ciudades de las colonias francesas e inglesas verán radicalmente cambiado su urbanismo combinando los modelos haussmannianos de reforma brutal de los cascos antiguos con los de parques y suburbios-jardín separados en periferia. La segregación étnica fue la norma¹¹⁰.

Si en las colonias se impuso una occidentalización forzada desde la metrópoli imperial, en los países independientes se impuso por la propia voluntad de sus elites dirigentes una “autooccidentalización” urbana. El caso de las ex ciudades coloniales de los nuevos países latinoamericanos ha sido objeto ya de una historiografía de signo principalmente urbanístico de una cierta amplitud¹¹¹ donde se ve con claridad la impronta de las *percées* haussmannianas, como en el caso del prefecto e ingeniero Pereira Pasos y su Avenida Rio Branco en Rio¹¹², la reforma de Seabra en Salvador¹¹³, la de Avenida de Mayo en Buenos Aires, la Avenida Agraciada en Montevideo, o los paseos arbolados sobre modelos europeos, como el Paseo de la Reforma en México¹¹⁴, el Paseo de Colón en Lima, la Avenida Bolívar en Caracas y la Avenida Colón en Bogotá. La europeización de las ciudades se consideraba como “el mejor medio de mostrar a los europeos que los Estados de América del Sur están en la vía de la ‘civilización’ y el ‘progreso’”¹¹⁵

En África y Asia, la historiografía urbana ha puesto también de manifiesto esos deseos de occidentalización¹¹⁶: el haussmannizado El Cairo del pachá Ismail (1863-1879)¹¹⁷, Beirut como exposición de la modernidad otomana¹¹⁸, la reforma ochocentista de Estambul¹¹⁹, la transformación de Tokio en el segundo s.XIX o la de Seúl hasta 1910.

De todas formas, nos avisan Goerg y Huetz de Lemps, no hay que sobreestimar la influencia de unos modelos europeos aplicados tal cual con un simple desfase temporal: “la circulación de formas y de conceptos no se limitó a un simple calco de

109 Goerg, Huetz de Lemps, 2003, p. 446-451.

110 Nightidale, 2012, 2016; Osterhammel, 2015, p. 413-417.

111 Hardoy, 1987.

112 Needell, 1987.

113 Petti Pinheiro, 2002.

114 Fernández Christlieb, 1997.

115 Goerg, Huetz de Lemps, 2003, p. 483.

116 Se siguen aquí las notas de Osterhammel al respecto.

117 Raymonf, 1993, p. 297-304.

118 Kassir, 2003, p. 158 y ss.

119 Çelik, 1986, cap. 3 y 5.

las ciudades europeas". Los cambios se confinaron de hecho a un número restringido de ciudades, generalmente las capitales, afectaron sólo a partes de la ciudad existente y, sobre todo, la población colonizada desdeñaba en muchos casos los modelos que le eran impuestos o se los apropiaba viviendo cotidianidades paralelas¹²⁰ Y ahí reside una objeción fundamental a los modelos de difusión de la modernidad desde varios centros occidentales pero siempre en una sola dirección. Ciertamente, la historia económica del capitalismo y de sus innovaciones técnicas y urbanas se genera en determinados centros y se difunden desde ellos. Pero hay una posible historia urbana cultural vista desde las sociedades receptoras donde los modelos pueden también aplicarse más libremente al no existir condicionamientos físicos de partida, siendo en cierta forma, como dicen Goerg y Huetz de Lemp, "figuras de vanguardia y de experimentación abierta"¹²¹.

Esos modelos permiten que la influencia exterior y la interior puedan combinarse de forma genuinamente local originando mestizajes impensados que pueden eventualmente viajar en dirección contraria a los centros difusores de origen. Y eso lleva necesariamente a una ampliación del foco de observación y a dotar a las sociedades urbanas "receptoras" de un papel mucho más activo.

Lo que late en el fondo de esa forma de mirar no únicamente desde el corazón urbano occidental y de intentar hacerlo desde las ciudades donde la occidentalización se impuso o sedujo es algo que Anthony King criticaba ya en 1990¹²². Como ha argumentado con energía Jennifer Robinson, la hipótesis de la ciudad global o las hipótesis desarrollistas han dividido y jerarquizado los estudios urbanos sobre las ciudades del mundo al construir relatos urbanos de un "Primer", un "Segundo" y un "Tercer Mundo" rígidamente estratificados en función del grado de desarrollo económico o de pertenencia al mundo de la economía mundializada ¹²³. Las "mega-ciudades" de los países del Sur global se convierten así en "ciudades irrelevantes" o defectuosas, olvidándose de manera dramática las posibilidades intrínsecas de creatividad económica y sobre todo social (formas de cultura y sociabilidad popular, de urbanismo desde abajo...) de todas esas "ciudades ordinarias". Evidentemente la solución pasa por hacer unos estudios urbanos y una historia urbana global mucho más descentrada que los dominantes euro-norteamericana: desde afuera y desde abajo, como algunas recientes contribuciones comienzan a cuestionar.¹²⁴

En la línea de esa historia urbana descentrada queremos finalmente recordar algunos trabajos que han intentado abrir el foco al entero mundo urbano ordinario. Carola Hein¹²⁵ y Klaus Moller Jorgensen¹²⁶ nos han recordado recientemente los estudios de ciudades portuarias como mundos que conectan varios mundos, fomentan

120 Goerg, Huetz de Lemp, 2003, p. 486-488.

121 Ibid. p. 413.

122 King, 1990, p. 78.

123 Robinson, 2002, 2006.

124 Sobre recientes estudios urbanos que se alejan del hegemónico paradigma euro-norteamericano ver Koch, 2018.

125 Hein, 2013.

126 Moller Jorgensen, 2016.

el intercambio, la inmigración y las formas políticas, culturales y arquitectónicas cosmopolitas. La historiografía urbana del Océano Índico ha puesto de manifiesto en los últimos años como Madras, Calcutta, Rangún o Singapur funcionaron como puntos nodales de intercambio cultural y debate donde las élites locales educadas participaron en la esfera pública local compartiendo hábitos de sociabilidad y reforma religiosa, social y educativa hasta convertirse en parte esencial de los primeros movimientos nacionalistas.

Otras maneras de practicar la historia urbana global de manera descentrada, desde la arquitectura y el urbanismo en este caso, deberían merecer nuestra atención. Tienen que ver con la noción de “modernidades periféricas” de la historiadora de la cultura Beatriz Sarlo, que comenta Hochadel en *Saberes Transatlánticos*¹²⁷. No hubo un único programa de la modernidad sino múltiples; y uno de ellos, importante, pasó de 1920 a 1960 en la arquitectura, el urbanismo y otras manifestaciones de la cultura por Buenos Aires y las capitales latinoamericanas. En realidad, el programa de una historia urbana cultural propia en Latinoamérica arranca del libro pionero de José Luis Romero¹²⁸ en 1976 y de los trabajos de Angel Rama¹²⁹ y Richard Morse¹³⁰. Un grupo articulado en torno a Jorge Liernur publicó desde los años 90 excelentes trabajos de historia urbana cultural, casi todos centrados en Buenos Aires¹³¹, y ha defendido con Sarlo la mirada de la ciudad desde la literatura y el arte (y el trabajo intelectual como modo de producción política: ver la revista *Punto de Vista*).

La obra de Adrián Gorelik sobre la metrópolis porteña¹³² define muy bien esa aproximación a la historia cultural urbana desde las representaciones de la ciudad, entendiendo que esas representaciones urbanas no se separan de la historia de la ciudad en términos materiales, es decir, que cultura y ciudad se activan mutuamente. Desde principios de este siglo Gorelik ha ampliado su mirada al resto de ciudades latinoamericanas construyendo una historia de la modernidad urbana específica a través de las vanguardias de los años 1930 a 1960. La idea clave en *Das Vanguardias a Brasilia*¹³³ (una lectura cultural del Buenos Aires de 1920, 1930, del México de 1930, 1940 y de la Brasilia de 1950, 1960) es la alianza decisiva que se estableció entre vanguardias y Estado.

Desmontando la visión de una vanguardia utópica y anti-institucional, se muestra en cambio cómo los arquitectos y urbanistas latinoamericanos del llamado Movimiento Moderno actuaron de gestores decisivos en la consolidación de un proyecto nacional que hacía de la modernidad bandera. Posteriormente Gorelik ha investigado la relevancia de la antropología en los estudios urbanos latinoamericanos de barriadas y la emergencia de idea de “ciudad latinoamericana” como figura de

127 Sarlo, 1988.

128 Romero, 1976.

129 Rama, 1982, 1984.

130 Romero, 1976.

131 Liernur, Silvestri, 1993; Silvestri, 2004, Ballent, 2002.

132 Especialmente Gorelik, 1998, ver también

133 Gorelik, 2004.

la imaginación social y política entre las décadas de 1940 y mediados de 1970, una construcción cultural y un debate que llevó a la cultura urbana de la confianza plena en la modernidad a su más completo rechazo¹³⁴. En la senda de la historia urbana cultural, los libros de Almandoz¹³⁵ nos hablan también de otras modernidades (y de otras historias urbanas) latinoamericanas.

Esa idea de modernidades múltiples está también presente en la investigación de Mercedes Volait sobre El Cairo¹³⁶. Volait habla de un proceso de sincretismo e indigenización de las arquitecturas importadas y de afirmación de unos “modernismos indígenas” que muestran que el camino de dirección única desde la metrópoli a los países de la periferia fue más complejo e incluso podía tener posibles vías de retorno. Es lo que muestran también los libros sobre la modernidad arquitectónica en ciudades como Casablanca¹³⁷ y Túnez¹³⁸, sobre el urbanismo colonial de Lyautey y Prost en Marruecos cuando se decide no hacer *tabula rasa* de la ciudad indígena existente¹³⁹, los trabajos sobre la arquitectura y el urbanismo moderno de Tel Aviv¹⁴⁰ o la influencia del mediterraneísmo vernáculo en la arquitectura del Movimiento Moderno¹⁴¹.

Una segunda manera de practicar la historia urbana global de manera globalmente descentrada donde se podrían profundizar mucho más es el estudio de determinadas arquitecturas globales. Sobre algunas de esas “arquitecturas que viajan” por el mundo, se ha analizado su producción, difusión y adaptación en la larga duración. Algunos tipos de edificación y espacios urbanos nacen o se cruzan en los países de la “periferia”, volviendo luego al “centro” con otros significados. El *bungalow* del libro de Anthony King¹⁴² es un buen ejemplo de producción de esa cultura global. Casa unifamiliar de una sola planta con *veranda* y jardín, el bungalow remonta sus orígenes a la India del siglo XVII (aunque la veranda tiene también su génesis en la adaptación de la casa familiar europea en otros medios tropicales en América y África). Término utilizado para designar después de manera genérica la pequeña villa con jardín en las colonias, el *bungalow* adoptó definitivamente su nombre en la Bengala colonial de principios del siglo XIX (procedería de *bangla* o *bangala*, la casa vernácula de esta región).¹⁴³

El tipo edificatorio evolucionó hasta el modelo de casa tan estimado en el siglo XX por las familias norteamericanas, especialmente en California. Veremos viajar después al *bungalow* californiano (o al estilo “misión española”) a contextos tan alejados como la Nueva Escocia canadiense o Australia para ser adoptado finalmente

134 Gorelik, 2008, 2009.

135 Almandoz, 2002, 2008, 2013.

136 Volait, 2003, 2005, 2012, 2013, 2014; Goerg, Huetz de Lemps, 2003, p. 523-544.

137 Cohen, Eleb (eds.), 1999.

138 Bilas, Bilanges, 2010.

139 Vacher, 1997.

140 Harpaz, 2013.

141 Lejeune, Sabatino, 2010.

142 King, 1984.

143 Goerg, Huetz de Lemps, 2003, p. 485-499.

como designación genérica de toda forma de construcción unifamiliar ligera en una planta con porche en todas las parcelaciones suburbanas o en todos los campings del mundo. Esos viajes que comienzan a veces en “Oriente” y se occidentalizan después han sido sugeridos también en el caso de los pasajes cubiertos europeos del siglo XIX, supuestamente inspirados en los grandes bazares otomanos¹⁴⁴. La aparición de la estación ferroviaria en el mundo no europeo acabó por convertirla, tras los años de intensa implantación en América, Asia, Australasia y África entre 1860 y 1920 en la primera forma arquitectónica genuinamente global. Desde los años 1980 hay buenas historias sociales que la abordan¹⁴⁵. Lo mismo ocurre con los mercados, en el origen mismo de la mayoría de ciudades del mundo. La aparición de los primeros mercados cubiertos con estructura metálica fue un fenómeno británico de las primeras décadas del siglo XIX y luego francés con los *Halles* centrales de Baltard. Ambos tipos de edificación, similares, repetibles y “móviles” como las estaciones de tren o los pabellones de exposiciones universales, se difundieron por toda Europa y América y algunas ciudades coloniales durante el siglo XIX¹⁴⁶.

A principios del siglo XX, como ocurrió en el mismo período en Japón¹⁴⁷, los mercados europeos fueron estudiados en profundidad por diversas comisiones de los Estados Unidos una vez fueron allí desregulados y marginados durante la segunda mitad del siglo XIX. En los años de entreguerras los mercados centrales de hormigón alemanes se convirtieron en una referencia mundial, y los mercados cubiertos minoristas fueron entrando poco a poco en declive en Europa. Los mejores ejemplos de mercados de hormigón los encontraremos en la segunda postguerra en México D.F. La resiliencia de la forma mercado en el comercio alimentario urbano ha sido sin embargo muy marcada¹⁴⁸.

Por un lado, el viejo mercado al aire libre, nunca desaparecido del todo, parece volver a aflorar en las últimas décadas: los mercados cubiertos supervivientes se han convertido en algún caso en centros de consumo inmersos en una nueva revaloración turístico-patrimonial de su arquitectura y sus viejas formas de relación y consumo; los *farmers markets* norteamericanos renacen también con fuerza. Por otro lado, en las grandes ciudades del mundo ex-colonial, donde funciona un doble circuito de la economía, conviven los modernos formatos comerciales con los mercados tradicionales: Bangkok, Bombay, Manila, Dakar, Kinshasa o Dar es Salam¹⁴⁹ son ejemplos entre muchos. El caso de Lima es paradigmático.

Para cerrar este largo ensayo bibliográfico, queremos finamente aludir a una tercera manera de practicar historia urbana de manera global que tendría que ver con el estudio de biografías de personas con declarada vocación universalista. Son personajes similares a los que Gustavo Vallejo o Álvaro Girón ven en Fors o José Prat

144 Geist, 1989.

145 Richards, MacKenzie, 1988.

146 Guàrdia, Oyón, 2015.

147 Harada, 2016.

148 Stobart, Van Damme, 2016; Guardia, Oyón, Garriga, 2018.

149 Beeckmans, Bigon, 2016; Tangires 2008.

en *Saberes transatlánticos*. El siglo que alumbró la Primera Internacional fue una época particularmente rica y sugerente para estudiar la peripecia vital transurbana de determinados personajes del socialismo anarquista. El geógrafo anarquista Élisée Reclus habitó durante períodos más o menos largos de su vida en más de treinta ciudades del mundo, muchas veces en sus afueras.

Genuino universalista, Reclus apunta ya desde sus años parisinos (1857-1871) como un auténtico profeta de la globalización: la supresión de las fronteras marcaría el rumbo político hacia una humanidad más unida y la fusión de razas será la vía etnológica para alcanzar ese ansiado derribo¹⁵⁰. La alternativa a los Estados-nación es la libre federación de los pueblos y las vías y medios de comunicación serán los auténticos nervios de esa federación, los agentes genuinos de la conquista de un espacio global cada vez más integrado. Puntos fuertes de la circulación, las ciudades constituyen los ganglios de esos nervios. En la ciudad puede jugarse el futuro del soñado mestizaje entre pueblos o, al menos, el despliegue de un sano y abigarrado cosmopolitismo.

Las biografías de anarquistas errantes entre ciudades de Europa y América, como Malatesta,¹⁵¹ que construyen desde su propia biografía redes militantes entre ciudades como parte integral de sus estrategias políticas, pueden leerse en la misma clave transnacional: es lo que recuerda Girón citando el libro editado por Bantman y Altena¹⁵². Otros personajes que dedicaron su vida al estudio del urbanismo, como Werner Hegemann, describen similares trayectorias transnacionales y transurbanas. El urbanista e historiador urbano alemán estudió, trabajó y vivió desde muy joven en numerosas ciudades de Europa y Estados Unidos actuando “correo intelectual” entre ambos mundos (viajó también a ciudades de Japón, China y Australia). Su búsqueda de un “urbanismo universal”¹⁵³ no parece ajena a su nomadismo urbano y puede confirmarse en la fortuna de su manual de urbanismo *The American Vitruvius*: las numerosísimas ilustraciones del libro están agrupadas por materias y no por países o épocas, mostrándose siempre en relación al contexto urbano y al lugar.

Según Christiane Crasemann Collins¹⁵⁴, el libro se debatió extensamente en la Barcelona y la Buenos Aires de los años veinte y treinta. Hegemann empezó a ser conocido como divulgador temprano de la naciente disciplina del *planning* en las primeras grandes exposiciones sobre la materia. Lo mismo podemos decir del papel desempeñado por Jacqueline Tyrwhitt, urbanismo, editora y docente británica del urbanismo moderno en su periplo transnacional por Europa, Asia y Norteamérica, como ha mostrado Ellen Shoshkes en un reciente libro.¹⁵⁵ Por haber constituido episodios estandarte de la arquitectura y el urbanismo de una época, catalizadores de la innovación y puntos de reunión e intercambio claves de ideas urbanísticas a escala

150 Oyón, 2017.

151 Turcato, 2012.

152 Bantman, Altena, 2017. p. 11.

153 Crasemann Collins, 2005.

154 Crasemann Collins, 2016.

155 Shoshkes, 2013.

internacional, las Exposiciones Universales y las Exposiciones internacionales de urbanismo empiezan a ser un campo de la historiografía relativamente transitado¹⁵⁶. El reciente libro editado por Freestone y Amati establece un buen estado de la cuestión¹⁵⁷.

Bibliografía

- ALMANDOZ, Arturo (ed.). *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950*, London: Routledge, 2002.
- ALMANDOZ, Arturo. *Entre libros de historia urbana. Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina*, Caracas: Equinoccio-Universidad Simón Bolívar, 2008.
- ALMANDOZ, Arturo. *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*, Santiago de Chile: Colección Estudios Urbanos Universidad Católica, 2013.
- ÁLVAREZ GILA, Óscar. Desde el "solar patrio" a la "nación naciente": cultura, identidad y política en los centros vascos de América (1880-1900), *Historia Social*, nº 70, 2011, p. 42-61.
- BAER, James A. *Anarchist immigrants in Spain and Argentina*, Urbana-Chicago-Springfield: University of Illinois Press, 2015.
- BALLENT, Anahí. *Las huellas de la política. Vivienda, ciudad y patrimonio en Buenos Aires, 1943-1955*. Buenos Aires: Universidad de Quilmes-Prometeo, 2004.
- BANTMAN, Constance, ALTENA, Bert. *Reassessing the Transnational Turn. Scales of Analysis in Anarchist and Syndicalist Studies*. Oakland CA: PM Press, 2017.
- BARLES, Sabine. *La ville délétère. Médecins et ingénieurs dans l'espace urbain, XVIIIe-XIXe siècles*. Seyssel: Champ Vallon, 1999.
- BECKMANS, Luce, BIGONS, Liora, "The making of the central of Dakar and Kinshasa: from colonial origins to post-colonial period", *Urban History*, 43, 3, 2016.
- BERRY, Brian J. L. Cities as systems within systems of cities. *Papers and Proceedings of the Regional Science Association*, 13, 1964, p. 147-163.
- BILAS, C., BILANGES, T. *Tunis. L'Orient de la modernité*. Paris: Éditions de l'Éclat, 2010.
- BOUMAN, M. J. Luxury and control. The Urbanity of Street Lighting in Nineteenth-Century Cities. *Journal of Urban History*, vol. 14, n.1, 1987.
- CALABI, Donatella. Les premiers urbanistes en Grande-Bretagne. La naissance du 'town-planning'. *Les Annales de la recherche urbaine*, 21, 1984.
- CALABI, Donatella. *Il male città: diagnosi e terapia*. Roma: Officina Edizioni, 1979.
- CALABI, Donatella. *Storia dell'urbanistica europea*. Milan: Bruno Mondadori, 2004.
- CALVO, Angel. The shaping of urban telephone networks in Europe, 1877-1926. *Urban History*, 33, 3, 2006, p. 411-433.

156 Sobre el urbanismo de las Exposiciones Universales y una contextualización bibliográfica ver Monclús, 2015.

157 Freestone, Amati, 2014.

- CANNADINE, David, REEDER, David, *Exploring the urban past, Essays in urban history by H.J. Dyos*. Cambridge: University Press 1982.
- CAPEL, Horacio. Ciencia, innovación tecnológica y desarrollo económico en la ciudad contemporánea. *Geocrítica, Scripta Nova*, 23, 1998.
- CAPEL, Horacio, LINTEAU, Paul-André (coord.). *Barcelona-Montreal. Desarrollo urbano comparado*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1998.
- CAPEL, Horacio. Globalización y modernización urbana: Lisboa-Barcelona. Algunos puntos para el debate (Número extraordinario dedicado a "Globalización y modernización urbana: Lisboa y Barcelona"). *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, de junio de 2009, vol. XIII, núm. 296 (1) <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-296-1.htm>>.
- CAPEL, Horacio. Caminos de modernización en la Europa ultramarina. Prólogo. In Angela Lúcia FERREIRA e George DANTAS (organizadores). *Surge et ambula. A construção de uma cidade moderna: Natal, 1890-1940*. EDUFRN, Editora da Ufrn, 2006. 306 + ils. (p. 7-41).
- CAPEL, Horacio, y Vicente CASALS (eds.). *Capitalismo e historia de la electrificación, 1890-1930. Capital, técnica y organización del negocio eléctrico en España y México*. Barcelona: Ediciones del Serbal (Colección "La Estrella Polar", nº 61), 2013a.
- CAPEL, Horacio, y Vicente CASALS (eds.). *Capitalismo e história da electrificação, 1890-1930. Capital, técnica y organização do negócio eléctrico no Brasil e Portugal*. Barcelona: Ediciones del Serbal (Colección "La Estrella Polar"), 2013b.
- CARTER, Harold. *An Introduction to Urban Historical Geography*. Londres: Edward Arnold, 1983.
- CASALS, Vicente, y Horacio CAPEL. *Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930 Brazilian Traction, Barcelona Traction y otros conglomerados financieros y técnicos*. Barcelona: Geocrítica, Universidad de Barcelona, 23-26 de enero de 2012 <<http://www.ub.edu/geocrit/actassimposio.htm>>..
- CASALS, Vicente, BONASTRA, Quim (eds.). *Espacios de control y regulación social: Ciudad, territorio y poder (siglos XVII-XX)*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2015.
- ÇELIK, Zeynep. *The Remaking of Istanbul. Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century*. Seattle: University of Washington Press, 1986.
- CHAFFEE, A. DREXLER, Arthur, LEVINE, Nicholas, VAN ZANTEN, David. *The Architecture of the École des Beaux-Arts*. New York: Secker & Warburg, 1977.
- CHANT, C., *The European Cities and Technology Reader. Industrial to post-Industrial city*. Londres: The Open University, 1999.
- CHEAPE, C.W. *Moving the Masses. Urban Public Transit in New York, Boston and Philadelphia, 1880-1912*, Cambridge (Mass), 1980.
- CHRISTENSEN, Soren B., MIKKELSEN, Jorgen. The Danish urban system pre-1800: a survey of recent research results. *Urban History*, 33, 3, 2006, p. 484-510.
- CLARK, Peter (ed.). *Global Cities in History, The Oxford Handbook of Cities in World History*, Oxford-New York: Oxford University Press, 2013.

- COHEN, Jean-Louis, ELEB, Monique (eds.). *Casablanca: naissance d'une ville*, Paris: Hazan, 1999.
- COUDROY de LILLE, Laurent. *L'Ensanche de población en Espagne: invention d'une pratique d'aménagement urbain*, Thèse, Paris X-Nanterre, 1994.
- COUPERUS, Stefan. In Between 'Vague Theory' and 'Sound Practical Lines': Transnational Municipalism in Interwar Europe. En LAQUA, Daniel (ed.). *Internationalism reconfigured. Transnational Ideas and Movements between the World Wars*, London-New York: I.B. Tauris, 2011.
- CRASSEMANN COLLINS, Christiane. Werner Hegemann (1881-1936): intercambios en el mundo hispánico. En Werner HEGEMANN. *La Berlín de piedra. Historia de la mayor ciudad de caserones de alquiler*, edición de Ángel Martín Ramos. Madrid: Fundación ESTEYCO, 2016.
- CRASSEMANN COLLINS, Christiane. *Werner Hegemann and the search for Universal Urbanism*. New York-London: W.W. Norton, 2005.
- CRONON, William. *Nature's Metropolis. Chicago and the Great West*, New York-London: W.W. Norton, 1991.
- DENNIS, Richard. *Cities in Modernity. Representations and Productions of Metropolitan Space, 1840-1930*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008.
- DENNIS, Richard. *English industrial cities of the nineteenth century: a social geography*, Cambridge, 1984.
- IBAZAR, Pedra et al. (2013). Questioning urban modernity. *European Journal of Cultural Studies*, 16,6, p. 643-658.
- DRIVER, Felix, GILBERT, David, (eds.). *Imperial Cities. Landscape, Display and Identity*. Manchester: Manchester University Press, 1999.
- DUPUY, Gabriel. Villes, systèmes et réseaux. Le rôle historique des techniques urbaines. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 23-24, 1984.
- DUPUY, Gabriel. *L'Urbanisme des réseaux. Théories et méthodes*. Paris: Armand Colin, 1991.
- DUPUY, Gabriel, TARR, Joel. *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America*. Philadelphia: Temple University Press, 1988.
- DYOS, Harold James (ed.). *The Study of Urban History*. Londres: Edward Arnold, 1968.
- DYOS, Harold James. *Victorian Suburb: A Study of the Growth of Camberwell*. Leicester: Leicester University Press, 1961.
- ETLIN, Richard. L'air dans l'urbanisme des lumières. *Dix-huitième siècle*, nº 9, 1977.
- EWEN, Shane. The internationalization of fire protection: in pursuit of municipal networks in Edwardian Birmingham. *Urban History*, 32, 2, 2005, p. 2888-3007.
- EWEN, Shane. *What is urban history?* Cambridge: Polity Press, 2015.
- EWEN, Shane. Urban and global history have been converging: A conversation with Shane Ewen. [En línea]. <https://globalurbanhistory.com/2016/08/18/urban-and-global-history-have-been-converging-a-conversation-with-shane-ewen/>. [1 de mayo 2019]

- EXEMBERGER, Andreas; STROLB, Philipp. (2013). Introduction. En Andreas Exemberger, James Mokhiber, Plipp Strobl y Günter Bischof (Eds.). *Globalization and the city. Two connected phenomena in past and present*. Innsbruck: Innsbruck University Press, p 11-21.
- FERNÁNDEZ CHISTLIEB, Federico. Geometrie urbaine et progrès à Mexico au xixe siècle! *Histoire et Sociétés de l'Amérique latine*, nº 5, p. 167-182.
- FERNÁNDEZ, Alejandro. Prédiques de germanor. Las asociaciones catalanas de Buenos Aires y sus prácticas institucionales (1850-1940). *Historia Social*, nº 70, 2011, p. 63-80.
- FORTIER, Bruno. Espace et planification urbaine (1760-1820). En AA. VV. *Prendre la ville*, 1977.
- FORTIER, Bruno, VAYSSIÈRE, Bruno. L'architecture des villes. Espaces, cartes et territoires. *Urbi*, mars, 1981, pp. 58-62.
- FOUCAULT, Michel. Sur la géographie. *Herodote*, nº 1, primer trimestre 1976, pp. 71-85, traducción en Michel FOUCAULT, *Microfísica del Poder*, Ediciones de la Piqueta, Madrid, 1977.
- FOUCAULT, Michel et al. *Politiques de l'habitat, 1800-1850*. Paris, 1977.
- FOUCAULT, Michel. Des réponses aux questions de Michel Foucault. *Herodote*, nº 6, 1977, pp. 5-39.
- FOUCAULT, Michel. El ojo del poder. Introducción en BENTHAM, Jeremy. *El panóptico*. Madrid: Ediciones de la Piqueta, 1979.
- FOUCAULT, Michel. Storia e pianificazione urbana: gli anni 1800. En AA. VV. *Città e territorio nel XIX secolo: architettura, programma, istituzioni*. Venezia: Officina, 1972.
- FOUCAULT, Michel, THALAMY, Anne, KRIEGEL, Blandine, FORTIER, Bruno, *Les machines à guerir. Les origines de l'hôpital moderne*. Paris: Institut de l'Environnement, 1976.
- FOURQUET, F., MURARD, L. *Los equipamientos del poder*. Barcelona: Gustavo Gili, 1978.
- FRAILE, P. Putting order into the cities: the evolution of 'policy science' in the eighteenth-century Spain. *Urban History*, 25, 1, 1998, p. 22-35.
- FRAILE, Pedro. *Un espacio para castigar. La carcel y la ciencia penitenciaria en España (siglos XVIII-XIX)*. Barcelona: Serbal, 1987.
- FRASER, Derek. *Power and Authority in the Victorian City*. Londres: Basil Blackwell, 1979.
- FREESTONE, Robert, AMATI, Marco (eds.). *Exhibitions and the Development of Modern Planning Culture*. Oxon-NewYork: Ashgate, 2014.
- FRIEDMAN, John. The World City Hypothesis. *Development and Change*, 17, 1, 1986, p. 69-83.
- FRIEDMAN, John. World City formation: an agenda for research and action. *International Journal of Urban and Regional Research*, 6, 1982, p. 109-344.

- FRIOUX, Stéphane. Sanitizing the City. The Transnational work and Networks of French Sanitary Engineers, 189s-1930s. En RODGONO, Davide, STRUCK, Bernhard, VOGEL, Jakob (eds.), *Shapping the Transnational Sphere. Experts, Networks and Issues from the 1849s to the 1930s*. New York-Oxford: Berghan, 2015.
- GANTNER, Eszter, HEIN-KIRCHER, Heidi. 'Emerging Cities': Knowledge and Urbanization in Europe's Borderlands, 1800-1945-introduction. *Journal of Urban History*, 43, (4), 2017, p. 1-12.
- GARCIA ESPUCHE, Albert. *Un siglo decisivo. Barcelona y Cataluña, 1550-1640*, Madrid: Alianza Editorial, 1998.
- GASPARI, O. Cities against States? Hopes, Dreams and shortcomings of the European Municipal Movement, 1900-1960. *Contemporary European History*, 11, 4, 2002, p. 597-621.
- GEIST, J. F. *Le passage. Un type architecturale du XIXe siècle*. Bruselas: Pierre Mardaga, 1989.
- GIEDION, Sigfried. *Space, time and architecture*. Cambridge (Mass.): Harvard University Press, 1941.
- GOERG, Odile, HUETZ DE LEMPS, Xavier. La ville européenne outre-mer. Le temps de l'hégémonie, XIXe-XXe siècles. En PINOL, Jean-Luc. *Histoire de l'Europe urbaine, II, De l'Ancien Règime à nos jours*, Paris: Editions du Seuil, 2003, p. 409-551.
- GORELIK, Adrián. La aldea en la ciudad. Ecos urbanos de un debate antropológico. *Revista del Museo de Antropología No 1*, Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba, diciembre de 2008, p. 73-96.
- GORELIK, Adrián. La producción de la 'ciudad latinoamericana'. *Revista de Estudios Latinoamericanos*, Año 1, No 1, Buenos Aires, UNSAM, diciembre de 2009, p. 161-184.
- GORELIK, Adrián. *Das vanguardas a Brasilia. Cultura Urbana e Arquitectura na América Latina*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.
- GORELIK, Adrián. *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 1998.
- GORELIK, Adrián. *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2004.
- GOUBERT, Jean-Pierre. *La conquête de l'eau. L'avènement de la santé à l'âge industriel*. Paris: Robert Lafont, 1986.
- GRIBAUDI, Maurizio. *Paris ville ouvrière. Une histoire occultée, 1789-1848*. Paris: La Découverte, 2014.
- GUARDIA, Manel, OYÓN, José Luis (eds.). *Making Cities through Market Halls. Europe, 19th and 20th centuries*. Barcelona: MUHBA, 2015.
- GUARDIA, Manel, OYÓN, José Luis, GARRIGA, Sergi. Markets and Market Halls. En Jon STOBART Vicki HOWARD (eds). *The Routledge Companion to the History of Retailing*, Roudledge. London: Taylor and Francis, 2018.

- GUILLERME, André. Nouvelles techniques pour la rue. En LORTIE, André (ed.). *Paris s'exporte*. Paris: Éd. du Pavillon de l'Arsenal, 1995, p. 190-195.
- GUILLERME, André. *Bâtir la ville*. Paris: Seysell-Champ Vallon, 1995.
- HALL, Peter. *Cities in Civilization, Culture, Innovation and Urban Order*. Londres: Weidenfeld & Nicolson, 1998.
- HALL, Peter. *The World Cities*. Londres: Weidenfeld & Nicholson, 1966, 1984 (3ª).
- HANDLIN, Oscar, BURCHARD, John (eds.). *The Historian and the City*. Cambridge-Londres: The MIT Press, 1963.
- HARADA, Masami. Japanese modern municipal retail and wholesale markets in comparison with European markets. *Urban History*, 43, 3, 2016.
- HARDOY, Jorge Enrique. Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina. *Revista de Indias*, vol. 47, nº 179, 1987.
- HAROUEL, Jean-Louis. Les fonctions de l'aligement dans l'organisme urbain. *Dix-huitième siècle*, nº 9, 1977.
- HARPAZ, Nathan. *Zionist Architecture and Town Planning of Tel Aviv (1919-1929)*. Purdue: Purdue University, 2013.
- HEGEMANN, Werner. *Catalogo delle Esposizioni Internazionali de Urbanistica. Berlino 1910, Düsseldorf, 1911-12*. A cura di CALABI, Donatella e FOLIN, Marino. Milan: Il Saggiatore, 1975.
- HEIN, Carola. Port Cities. En CLARK, Peter (ed.). *Global Cities in History, The Oxford Handbook of Cities in World History*. Oxford-New York: 2013.
- HENDERSON, Susan R. A setting for mass culture: life and leisure in the Nidda Valley. *Planning Perspectives*, 10, 1995, P. 199-222.
- HENDERSON, Susan R. *Building Culture: Ernst May and the New Frankfurt am Main Initiative, 1926-1931*. Thousand Oaks: Sage Publications, 2013.
- HIETALA, Marjatta. *Services and Urbanization at the Turn of the Century. The Diffusion of Innovations*. Helsinki: SHS, 1987.
- HOCHADEL, Oliver, NIETO-GALÁN, Agustí (eds.). How to write an urban history of STM on the "periphery. *Technology and Culture*, 56, 4, 2016, p. 978-988.
- HOCHADEL, Oliver, NIETO-GALÁN, Agustí (eds.). *Barcelona: An Urban History of Science and modernity, 1888-1929*, New York-Londres: Routledge, 2016. Reseñado por Celia MIRALLES en *Histoire Urbaine*. [en línea]. <https://sfhu.hypotheses.org/3431> [1 de mayo 2019]
- HOCHADEL, Oliver, NIETO-GALÁN, Agustí (eds.). *Urban Histories of Science, Making Knowledge in the City, 1820-1940*. New York-Londres: Routledge, 2018.
- HOHENBERG, Paul. M., LEES, Leen H. *The Making of Urban Europe, 1000-1950*. Cambridge, MA-Londres: Harvard University Press, 1985.
- JACQUES, Annie. L'École de Beaux Arts: Paris et la diffusion des modèles. En LORTIE, André (ed.). *Paris s'exporte Modèle d'architecture or architectures modèles*, Paris: Picard, 1995, p. 184-189.
- JORGENSEN, Claus Moller. Nineteenth-century transnational urban history. *Urban History*, 44, 3, 2017, p. 544-563.

- KASSIR, Samir. *Histoire de Beyrouth*. Paris, 2003.
- KELLET, JOHN, R. *The Impact of Railways on Victorian Cities*, Londres: Routledge, 1969.
- KENNY, Nicolas, MADGIN, Rebecca (eds.) *Cities beyond borders: comparative and transnational approaches to Urban History*. Farnham: Ashgate, 2015.
- KING, Anthony D. *Colonial Urban Development*. Londres: Routledge, 1976.
- KING, Anthony D. *Global Cities. Post-Imperialism and the Internationalization of London*. Londres: Routledge, 1991.
- KING, Anthony D. *The Bungalow: The Production of a Global Culture*. Londres: Routledge, 1984.
- KING, Anthony D. *Urbanism, Colonialism and the World Economy. Cultural and Spatial Foundations of the World Urban Systems*. Londres: Routledge, 1990.
- KOCH, Natalie. Book review de Jonathan ROKEM, Camillo BOANO (eds.), *Urban geopolitics: rethinking planning in contested cities*. *Eurasian Geography and Economics*, vol. 59, Nos. 3-4, p. 554-556.
- KNOX, Paul L., TAYLOR, Peter J. (eds.). *World Cities in a World System*. Cambridge: Cambridge University Press, 1995.
- LANDAU, Bernard. "Techniques parisiens et échanges internationaux". En LORTIE, André (ed.). *Paris s'exporte*. p. 205-215.
- LAQUA, Daniel (ed.). *Internationalism reconfigured. Transnational Ideas and Movements between the World Wars*. London-New York, 2011.
- LEES, Andrew, LEES, Leen Hollen. *Cities and the Making of Modern Europe, 1750-1914*. Cambridge: Cambridge University Press, 2007.
- LEJEUNE, Jean-François, SABATINO, Michelangelo, (eds.). *Modern Architecture and the Mediterranean. Vernacular Dialogue and Contested Identities*. London-New York: Routledge, 2010.
- LEPETIT, Bernard. L'évolution de la notion de ville d'après les tableaux et descriptions géographiques de la France (1650-1850). *Urbi*, II, 1979.
- LEPETIT, Bernard. Histoire urbaine et espace. *L'Espace Géographique*, I, 1980.
- LEPETIT, Bernard. La storia urbana in Francia. Scenografia di uno spazio di ricerca. *Società e Storia*, 25, 1984.
- LEPETIT, Bernard. *Chemins de terre & voies d'eau. Réseaux de transport et organisation de l'espace et organisation de l'espace en France, 1740-1840*. Paris: Editions de l'EHESS, 1984.
- LEPETIT, Bernard, HOOK, Jochen (dirs.), *La ville et l'innovation en Europe. Rélais et réseaux de diffusion en Europe, 14e-19e siècles*. Paris: Editions de l'EHESS, 1987.
- LEPETIT, Bernard. *Las ciudades en la Francia Moderna*. México D.F.: Instituto Mora, 1996.
- LEPETIT, Bernard. *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*. Paris: Albin Michel, 1988.
- LEVIN, Miriam R. et al. (eds.). *Urban Modernity: Cultural Innovation in the Second Industrial Revolution*. Cambridge: MIT Press, 2010.

- LEVINE, Neil. The competition for the Grand Prix in 1824: a case study in architectural education at the Ecole des Beaux-Arts. En *The Beaux-Arts and nineteenth-century French architecture* (ed. Robin MIDDLETON), London, 1982, p. 67-123.
- LIERNUR, Jorge E., SILVESTRI Graciela. *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires (1870-1930)*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1993.
- LIVINGSTONE, David N. *Putting science in its place: geographies of scientific knowledge*. Chicago: The University of Chicago Press, 2003.
- LIVINGSTONE, David N., WITHERS, Charles W. J. (eds.). *Geographies of nineteenth century science*. Chicago: The University of Chicago Press, 2011.
- LÓPEZ-DURÁN, Fabiola, MOORE, Nikki. Meat-milieu: medicalization, aestheticization and productivity in Buenos Aires and its Pampas, 1868–1950. *Urban History*, vol. 45, Part 2, May 2018.
- LORTIE, André (ed.). *Paris s'exporte. Modèle d'architecture or architectures modèles*. Paris: Picard, 1995.
- LORY, Bernard. *Le Sort de l'heritage otoman en bulgarie L'exemple des ville vulgares, 1878-1900*. Istanbul: Isis, 1985.
- MAKKAS, E. G., CONLEY, T. D. Introduction. En MAKKAS, E. G., CONLEY, T. D., *Capital Cities in the the Aftermath of Empires: Planning in Central and Southeastern Europe*, London-New York, 2010.
- MANCUSO, Franco. *Las experiencias del zoning*. Barcelona: Gustavo Gili, 1980.
- MCKAY, John P. *Tramways and Tolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe*. Princeton (NJ): Princeton University Press, 1976.
- MELOSI, Martin V. *The Sanitary City*. Baltimore: The John Hopkins University Press, 2000.
- MONCLÚS, Francico Javier. Exposiciones internacionales y paradigmas en diseño urbano. En *Otra historia. Estudios sobre arquitectura y urbanismo en honor de Carlos Sambricio*. Madrid: Lampreave, 2015.
- MONCLÚS, Francisco Javier. Teorías arquitectónicas y discurso urbanístico. De las operaciones de 'embellecimiento' a la reforma global de la ciudad en el siglo XVIII. *Ciudad y Territorio*, nº 79, enero-marzo 1989.
- MONCLÚS, Francisco Javier, OYÓN, José Luis. Espacio urbano y sociedad: algunas cuestiones de método en la actual historia urbana. En BONET CORREA, Antonio (coord.). *Urbanismo e historia urbana en el mundo hispánico*, Vol.I. Madrid: Ediciones de la Universidad Complutense, 1985.
- MONCLÚS, Francisco Javier, OYÓN, José Luis. La aproximación espacial en la historia urbana. En: *Història urbana del pla de Barcelona*, Vol.2. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1990, p. 587-603.
- MONCLÚS, Francico Javier, OYÓN, José Luis. Transporte y crecimiento urbano en España, mediados s.XIX-finales s.XX. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 107-108, 1996, p. 217-240.

- MOORE, J., RODGER, Richard. Municipal Knowledge and Policy Networks in British Local Government, 1832-1914. En *Formation et transfer du savoir administratif municipal. Annuaire d'histoire administrative européenne*. Baden Baden: N. Randerad, 2003, p. 29-57.
- MORACHIELLO, P., TEYSSOT, G. Citta di Stato. La colonizzazione del territorio nel Primo Impero. *Lotus*, 24, 1979.
- MORACHIELLO, Paolo, TEYSSOT, Georges (eds.). *Le Macchine imperfette, Architettura, programa, istituzioni, nel XIX secolo*. Roma: Officina, 1979.
- MORICONI-ÉBRARD, François. *L'Urbanisation du monde depuis 1950*. Paris: Anthropos, 1993.
- MORSE, Richard, M. Latin American intellectuals and the city, 1860-1940. *Journal of Latin American Studies*, vol, 10, nº 2, 1978, p. 221-227.
- MORSE, Richard, M. Some characteristics of Latin American Urban History. *American Historical Review*, 67, nº 2, 1962, p. 317-338.
- MORSE, Richard, M., HARDOY, Jorge Enrique. *Cultura Urbana Latinoamericana*. Buenos Aires: Ediciones CLACSO, 1985.
- MOYA, José C. Las asociaciones de inmigrantes. En búsqueda de pautas globales. *Historia Social*, nº 70, 2011, p. 9-41.
- MOYA, José C. *Cousins and strangers. Spanish Immigrants in Buenos Aires, 1850-1930*. Berkeley-Los Angeles-London, University of California Press, 1998.
- MÜLLER, Michael G., TORP, Cornelius. Conceptualizing transnational spaces in history. *European Review of History*, 16, 4, (2009). p. 609-617.
- MUMFORD, Eric P. *The CIAM Discourse on urbanism, 1928-1960*. Cambridge (Mass): The MIT Press, 2000.
- MURARD, Lyon, ZYLBERMAN, Patrick. *L'Higiène dans la république. La santé publique en France ou l'utopie contrarié (1870-1918)*. Paris: Fayard, 1996.
- MURARD, Lyon, ZYLBERMAN, Patrick. (eds.). *L'haleine des faubourgs. Ville, habitat et santé au XIXe siècle*. Número especial de *Recherches*, 29, décembre, 1977.
- NEEDELL, Jeffrey D. *A Tropical Belle Époque. Elite Culture and Society in Turn-of-Century Rio de Janeiro*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987.
- NIGHTINDALE, Carl H. World history needs more urban mess. A conversation with Carl H. Nightingale, 2016. [En línea]. <https://globalurbanhistory.com/2016/08/18/rare-is-the-messy-stuff-of-urban-history-a-conversation-with-carl-h-nightingale/> [19 de febrero 2019]
- NIGHTINDALE, Carl H. *Segregation. A Global History of Divided Cities*. Chicago: Chicago University Press, 2012.
- NÚÑEZ SEIXAS, Xosé M. Deconstruyendo la parroquia *glocal*: asociacionismo, redes sociales y hábitat urbano de los inmigrantes gallegos en Buenos Aires (1900-1930). *Historia Social*, nº 70, 2011, p. 107-133.
- NÚÑEZ SEIXAS, Xosé M. Patrias lejos de casa: el asociacionismo emigrante español, siglos XIX y XX. Introducción al número monográfico de *Historia Social*, nº 70, 2011, p. 3-7.

- OLSEN, Donald J. *The City as a work of Art*. New Haven-Londres: Yale University Press, 1986.
- OSTERHAMMEL, Jürgen. *La transformación del mundo. Una historia global del siglo XIX*, Barcelona: Crítica, 2015.
- OYON, José Luis. Transporte público y estructura urbana (mediados s.XIX-mediados s.XX): Gran Bretaña, España, Francia y Países germánicos. *Ecología Política*, 17, 1999, p. 17-35.
- OYON, José Luis. *La ciudad en el joven Reclus, 1830-1871. Hacia la fusión naturaleza-ciudad*. Barcelona: Ediciones del Viaducto, 2017.
- OYON, José Luis, SERRA, Marta. Historia urbana: el espacio no es inocente. *Historia Contemporánea*, 39, II, 2009, p. 387-402.
- PANG, E.S. Buenos Aires and the Argentine economy in world perspective, 1776-1930. *Journal of Urban History*, 9, 3, p. 365-382.
- PERROT, Jean-Claude. *Genèse d'une ville moderne. Caën au dix-huitième siècle*. 2 vol. Paris-La Haya: Mouton, 1975.
- PETTI PINHEIRO, Eloísa. *Europa, França, Bahia. Difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)*. Salvador: EDUFBA, 2002.
- PICCINATO, Giorgio. *La costruzione dell'urbanistica. Germania 1871-1914*. Roma: Officina Edizioni, 1974.
- PINOL, Jean-Luc. *Histoire de l'Europe urbaine, II, De l'Ancien Régime à nos jours*, Paris: Editions du Seuil, 2003.
- PINOL, Jean-Luc. WALTER, François. La ville contemporaine jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale. En PINOL, 2003, p. 11-274.
- PINON, Pierre. et al. *Paris et ses réseaux*. Paris: Archives Historiques de la Ville de Paris, 1991.
- QUIRING, C., VOIGT, W., CACHOLA SCHMAL. P., HERREL, E. (eds.), *Ernst May, 1886-1970*. Munich-Londres-New York: Prestel, 2011.
- RAMA, Ángel. *La ciudad letrada*. Hanover, Nueva Jersey: Ediciones del Norte, 1984.
- RAMA, Ángel. *Transculturación narrativa en América Latina*. México: Siglo XXI, 1982.
- RELLA, Franco, TAFURI, Manfredo, TEYSSOT, Georges, CACCIARI, Massimo. *Il dispositivo Foucault*. Venezia: CLUVA, 1972.
- RICHARDS, Jeffrey, MACKENZIE, John M. *The Railway Station. A Social History*. Oxford-New York: Oxford University Press, 1988.
- ROBIN, Christelle (ed.). *La Ville européenne exportée (fin XIXe-début XXe)*. Paris: Éditions de la Villette, 1995.
- ROBINSON, Jennifer. Global and World Cities: A View from off the Map. *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol, 26.3, September 2002, p. 531-554.
- ROBINSON, Jennifer. *Ordinary Cities. Between Modernity and Development*. London: Routledge, 2006.
- ROMERO, José Luis. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 1976.

- ROSE, M.H. *Cities of light and heat: domesticating gas and electricity in Urban America*. Pennsylvania: Pennsylvania State University Press, 1995.
- ROTH, R., POLINO, M.-N. (eds.). *The City and the Railway in Europe*. Aldershot: Ashgate, 2003.
- SABOYA, Marc. *Presse et architecture au XIX^e siècle: César Daly et la Revue générale de l'architecture et des travaux publics*. Paris: Picard, 1991.
- SARLO, Beatriz. *Una modernidad periférica: Buenos Aires, 1920 y 1930*. Buenos Aires: Nueva Visión, 1988.
- SAUNIER, Pierre-Yves. Changing the City: Urban International Information an the Lyon Municipality, 1900-1940. *Planning Perspectives*, 14, 1, 1999, p. 19-48.
- SAUNIER, Pierre-Yves. Sketches from the urban international, 1900-1950: voluntary associations, international associations and US philanthropic foundations. *International Journal of Urban and Regional Research*, 25, 2001, p. 380-403.
- SAUNIER, Pierre-Yves. Taking up the be ton connections: a municipal contribution. *Contemporary European History*, 11, 2022, p. 507-527.
- SAUNIER, Pierre-Yves, EWEN, Shane (eds.). *Another global city: historical explorations into the transnational municipal movement, 1850-2000*. New York: Palgrave Macmillan, 2008.
- SAUNIER, Pierre-Yves, Rayre, P. L'internazionale municipalista: L'Union Internationale des Villes (1913-1940). *Amministrare*, 30, 2000, pp. 217-242.
- SCHLÖGEL, Karl. *En el espacio leemos el tiempo*. Madrid: Siruela, 2007.
- SHOSHKES, Ellen, *Jacqueline Tyrwhitt: A Transnational Life in Urban Planning and Design*. Aldershot: Ashgate, 2013.
- SILVESTRI, Graciela. *El Color del río: historia cultural del paisaje del riachuelo*. Buenos Aires Universidad de Quilmes, 2004.
- SNOWDEN, Frank M. *Naples in the Time of Cholera, 1844-1911*. Cambridge: Cambridge University Press, 1995.
- SOJA, Edward. The Spatiality of Social Life: Towards a Transformative Retheorisation. En GREGORY, Dereck, URRY, John (eds.). *Social Relations and Spatial Structures*. London: MacMillan, 1985.
- STOBART, Jon, VAN DAMME, Ilja (eds.). Markets in modernization: transformations in urban market space and practice, c. 1800 – c. 1970. Número monográfico *Urban History*, 43, 3, 2016.
- SUTCLIFFE, Anthony (ed.), *The Rise of Modern Urban Planning, 1800–1914*, London: Mansell, 1980.
- TANGIRES, Helen. *Public Markets*. Londres-New York: W.W. Norton-Library of Congress, 2008.
- TARR, Joel. (ed.), Número especial de *Annales de la recherche urbaine*, dedicado a *reseaux techniques*, 1983.
- TARR, Joel. (ed.). Número especial de *Journal of Urban History*, 5, no. 3, 1979; 14, no.1, 1987; 30, no.5, 2004.

- TAYLOR, Peter J., WALKER, D.R.F., BEAVERSTOCK, J.V. Firms and their global service networks. En SASSEN, Saskia (ed.). *Global Networks, Liked Cities*. New York-London: Routledge, 2002, p. 93-115.
- TEYSSOT, G. Città-servizi. Il sistema dei *Bâtiments civils* in Francia (1795-1848). *Casabella*, 424, Ab. 1977.
- TEYSSOT, G. La casa per tutti. Per una genealogia dei tipi. Introducción a GUERRAND, R.H. *La questione dell'abitazione in Francia, 1850-1890*. Roma: Officina, 1983.
- THIRFT, Nigel. The geography of international disorder. En: Johnston, R.J., Taylor P.J. (eds.). *A World in Crisis? Geographical Perspectives*, Oxford: Blackwell, 1986, p. 12-67.
- TIMBERLAKE, Michael (ed.). *Urbanization in the World-Economy*. Londres: Academic Press, 1985.
- TURCATO, Davide. Italian Anarchism as a Transnational Movement, 1895-1915. *International Review of Social History*, 2007, p. 407-444.
- TURCATO, Davide. *Making Sense of Anarchism. Errico Malatesta's Experiments with Revolution, 1889-1900*. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2012.
- URTEAGA, Luis. Miseria, miasmas y microbios. Las topografías médicas y el estudio del medio ambiente en el siglo XIX. *Geocrítica*, 29, 1980.
- VACHER, Hélène. *Projection coloniale et ville rationalisée. Le rôle de l'espace colonial dans la constitution de l'urbanisme en France, 1900-1931*. Aalborg: Aalborg University Press, 1997.
- VOLAIT, Mercédès. Cities in the Modern and Contemporary Middle East" (con Mohammad AL-ASAD). En CLARK, Peter (ed.). *Global Cities*, 2013, p. 231-254.
- VOLAIT, Mercédès. La ville européenne exportée au Moyen Orient. Le cas de l'Égypte. En ROBIN, 1995, vol. 2, p. 74-123.
- VOLAIT, Mercédès. Multiple modernisms in Khedivial Egypt. En: BRESSANI, Martin, CONTANDRIOPOULOS, Christina (eds.). *The Blackwell Companion to Architecture, 19th Century Volume*. Oxford: Wiley- Blackwell, 2014.
- VOLAIT, Mercédès. *Architectes et architectures de l'Égypte moderne (1820-1950): genèse et essor d'une expertise locale*. Paris: Misoneuve & Larose, 2005.
- VOLAIT, Mercédès. *Maisons de France au Caire: le remploi de grands décors mamelouks et ottomans dans une architecture moderne*. Cairo: IFAO Press, 2012.
- VOLAIT, Mercédès, NASR, Joe. *Urbanism - Imported or Exported? Native Aspirations and Foreign Plans*. Chichester: Wiley-Academy, 2003.
- VON SIMPSON, J. Water Supply and Sewerage in Berlin, London and Paris: Development in the 19th century" En TEUTEBERG, H.J. (ed.), *Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert*. Colonia: Böhlau-Verlag, 1983.
- VRIES, Jan de. *European Urbanization, 1500-1800*. Londres: Methuen, 1984.
- WARNER, Sam Bass. *Streetcar Suburbs. The Process of Growth in Boston (1870-1900)*. Cambridge-Londres: Cambridge University Press, 1962.
- WERNER, Michael, ZIMMERMANN, Bénédicte. Beyond comparison: histoire croisée and the challenge of reflexivity. *History and theory*, 45, 1, p. 30-50, 2006.

WINTER, Jay, ROBERT, Jean-Louis (eds.). *Capital Cities at War: Paris, London, Berlin 1914–1919*, Volume 1. Cambridge-New York-Melbourne: Cambridge University Press. 1997.

WINTER, Jay, ROBERT, Jean-Louis, (eds.). *Capital Cities at War: Paris, London, Berlin 1914–1919*, Volume 2, *A Cultural History*. New York: Cambridge University Press. 2007.

ZARZOSO, Alfons, PARDO-TOMÁS, José. Anatomía de los bajos fondos. La geografía médica del *Chino* (Barcelona, 1910-1938). En CASALS, Vicente, BONASTRA, Quim (eds.), *Espacios de control y regulación social: Ciudad, territorio y poder (siglos XVII-XX)*, p. 131-143.

ZARZOSO, Alfons, PARDO-TOMÁS, José. Laboratory medicine and surgical enterprise in the medical landscape of the Eixample district. En HOCHADEL, Oliver, NIETO-GALÁN, Agustí (eds.). *Barcelona: An Urban History of Science and modernity, 1888-1929*, p. 69-91.

© Copyright: José Luis Oyón y Kathrin GoldaPongratz, 2019

© Copyright: Biblio3W, 2019

Ficha bibliográfica: OYON, José Luis; GOLDA-PONGRATZ, Kathrin. Saberes transatlánticos en la historia de la ciencia Barcelona/ Buenos Aires. Notas sobre historia urbana relacional. *Biblio3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XXIV, nº 1.280, 2019