

conciudadanos, recurriendo incluso al neologismo o al léxico prestado cuando la novedad de la experiencia lo requiere”. Habría que agregar, si la explicación que propongo sobre el diario y su autor es verosímil, que el *Diario* era un texto facturado para sí mismo, un instrumento mnemotécnico. Con él queda reflejado un Chimalpahin en el taller del historiador, en el ejercicio de su vocación: fue consistente y disciplinado observador, pero no profundo; paciente, pero no demasiado prolijo. El suyo, puedo conjeturar, era espíritu sose-

gado. No parece que destacara por su agudeza, ni por examinar desvergonzadamente al mundo. Miró y anotó, con el temor del cristianismo franciscano del amanecer del siglo xvii, temor a Dios pero con ojos razonablemente críticos ante los asuntos humanos.

Una última reflexión. En este libro la pasión debe buscarse sesgadamente, en las orillas de sus hojas, en los dedos que tocaron el del manuscrito y sus copias, en las miradas puestas sobre sus letras. La del memorioso Chimalpahin; en las acotaciones de Sigüenza y

Góngora; en la ambiciosa maniobra de Aubin; en el celo de mexicanos y franceses por cobijar el desmadejado manuscrito; en las reveladoras conjeturas de Luis Reyes, hoy confirmadas; en el cuidadoso y pulcro estudio de Castillo Farreras y de Romero Galván; en las consultas de León-Portilla; incluso en los equívocos de traducción de Silvia Rendón. Es esta pasión por la memoria lo que hoy podemos palpar en la edición de Rafael Tena, quien rescata para nosotros un texto que el destino nos había escamoteado.

## De tramo carretero a ciudad

### Carlos Aguirre Anaya

Eulalia Ribera Carbó, *Herencia colonial y modernidad burguesa en un espacio urbano. El caso de Orizaba en el siglo xix*, México, Instituto Mora (Historia urbana y regional), 2002.

**E**l surgimiento de la industria en gran escala en el país tiene en la región de Orizaba uno de sus ejemplos más distintivos y pujantes. Hacia 1880 ocurrió un espectacular desarrollo manufacturero que trastocó a la región con la fundación de inmensas plantas industriales como no sucedió posiblemente en ninguna otra parte del país. El análisis de Eulalia Ribera Carbó se coloca justo antes de esta crucial etapa de la historia de la región y del país. De ahí, entre otros aspectos, su novedad, pues

la autora selecciona un periodo de la historia de la localidad: las primeras décadas del siglo xix, que no ha tenido la misma atención que otros, como serían las últimas décadas del siglo xix o las primeras del xx. Por otro lado, efectivamente, esta obra se suma a otras de relativa reciente factura sobre la región de Orizaba, nada más que, en esta oportunidad, se hace énfasis en un núcleo urbano singular y no en la región en su conjunto, por más que en el trabajo esté presente la región implícita o explícitamente. De ahí también que la autora se coloque, y de esta manera ubique su análisis, dentro de la llamada historia urbana o en su defecto —como tal vez la autora lo prefirió— como geografía urbana; así, se configura un territorio de reflexión sobre el pasado que se añade a otras perspectivas

como la historia social, política, económica y laboral de la región que en parte ya existen.

Es un estudio dedicado a una ciudad mediana —como lo identifica su autora— en las primeras siete décadas del siglo xix, es decir, antes del Porfiriato. La propuesta explícita de la autora es la de analizar los cambios urbanos que ocurrieron en esta población en el contexto de las transformaciones profundas que se dan en la esfera de los intercambios mercantiles en el mundo occidental, que en términos más generales se comprende como modernización. ¿De qué manera impactan estas mutaciones en ese mundo provinciano bajo el cual vivía aquella ciudad? Es la pregunta que centralmente se hace la autora.

Sin embargo, para poder responder a esta interrogante la autora

opta por desarrollar —en la primera parte del libro, titulada Antecedentes— un apretado, pero esclarecedor recuento de la formación histórica de Orizaba en el periodo colonial. En él, Eulalia Ribera Carbó nos informa de una de las peculiaridades de Orizaba: la población surgió de un camino, el que comunicaba a la Ciudad de México con Veracruz. Su posición geográfica le permitió convertirse en una localidad de tránsito y remuda en aquel, por entonces, largo y tortuoso viaje entre la capital del reino y su puerto más importante.

Es, pues, el tráfico mercantil la razón fundamental de su surgimiento y posterior desarrollo. La impronta de esta actividad quedó indeleblemente plasmada en el diseño de la población, tanto, que perdura. Para cuántos viajeros de paso contemporáneos, Orizaba —por lo menos hasta hace algunos años, antes de la construcción de la autopista— era un anómalo, extraño y largo trozo de carretera. Su vocación primigenia marcó su fisonomía y la diferenció claramente del modelo dominante de evolución urbana que caracteriza a la mayoría de nuestras ciudades. Eulalia Ribera nos dice que su surgimiento fue “espontáneo”, para diferenciarlo de una población que blecido. Lo que en términos novohispanos no es más que manifestar que la ciudad emergió sin plaza mayor y, por lo mismo, sin ser dirigida y articulada por ella.

De ser un caserío a los lados del camino, Orizaba se fue poblando paulatinamente, de tal manera, que la ciudad gravitó preponderantemente sobre aquella vía, cada vez más transitada, que con el tiempo se convirtió en calle, desde luego en la calle Principal. Es decir, la población se urbanizó

(en la medida en que se convirtió en calle) poblándose aquel tramo del camino de establecimientos comerciales y de servicios. Valga la reiteración: una urbanización relativamente fácil de reconocer cuando reparamos en que nuestras ciudades no tienen una calle principal a la manera, tal vez, de algunas ciudades estadounidenses, en donde existe una explícitamente reconocida *Main Street*.

Pero el peso de una tradición poderosa pronto hizo que sus habitantes estuvieran interesados en la construcción de una plaza mayor. Conforme Orizaba consolidó su papel mercantil reivindicó para sí, ahora, no sólo la prosperidad económica, sino también el prestigio y la autoridad. Para mediados del siglo XVIII, para ser precisos en el año de 1765, se constituyó el cabildo y posteriormente en 1774, después de un perseverante esfuerzo, consiguió el favor de la Corona para convertirse en villa. De esta manera, certificaba su autonomía y alcanzaba prebendas y privilegios —entre otros, la ampliación de su jurisdicción— que le permitían afirmar su fama y calidad entre y frente a las otras poblaciones del reino de la Nueva España.

Sin embargo, para conseguir la población tuvo que aparecer con la suficiente dignidad que justificara sus peticiones. De ahí, precisamente, que la autora subraye con atención la cita del historiador local, José María Naredo, que al escribir a finales del siglo XIX sobre el pasado de la localidad afirmaba: “Pasando el tiempo se pensó en levantar el templo parroquial y hacer la plaza de armas que debía tener el pueblo que se iba formando”.

Así es, a cualquier población con aspiraciones se imponía el im-

perativo “debía tener”, pues de otra forma su ambición de convertirse en villa no tendrían una base urbana sólida. En este caso, es curioso que José María Naredo hable de una “plaza de armas”, lo más propio hubiera sido manifestar que Orizaba pasó a construir una plaza mayor, que era el término utilizado en la época colonial, el periodo al que se refiere el historiador. Se entiende que Naredo utilizara el nombre de plaza de armas porque éste fue el nombre que en el siglo XIX substituyó a aquél. Como quiera que sea, para el caso se trataba de lo mismo: una población que pretendiera distinción debía tener una plaza central.

De esta manera, Orizaba, peculiarmente, fincó su evolución en la tensión entre la plaza mayor y su calle Principal. Así, la urbanización original nacida del comercio fue fuertemente reorientada hacia la tradición: la de que una población que pretendiera honor y celebridad debía tener una plaza mayor. Pero desde luego, no todo acababa en la plaza en estricto. La plaza es un elemento dentro de un complejo que al enmarcarla la constituye. Se trata de un espacio abierto que abre sus costados a los edificios que institucionalmente ejercen el orden urbano: el civil y el religioso. En el caso de Orizaba, se ubican alrededor de ella los cabildos de españoles y de indios, la parroquia y el mercado.

Sin embargo, otra vez la peculiaridad de Orizaba señala una discrepancia. A diferencia de otras ciudades, en la plaza y sus contornos inmediatos no sólo se ubican el mercado de alimentos (el que también podemos reconocer como *tianguis*, frecuentemente temporal) sino también el comercio establecido en tiendas integradas a los edificios y donde los bienes que

se comerciaban eran los de más alto precio —pienso, entre otros casos, en el famoso Portal de Mercaderes de la Ciudad de México. Como decía, en Orizaba, y según los mapas elaborados con detalle por Eulalia Ribera, se observa que esta clase de establecimientos tendencialmente se ubicaron hacia y en la calle Principal. A pesar de ello, la tensión entre estas dos áreas vitales de la ciudad nunca llegó a la disrupción, lejos de ello acabaron, sin renunciar a su vocación original, llegando a un arreglo.

Desde mi punto de vista, éste consistió en el mantenimiento escrupuloso del trazo en damero. Las calles y manzanas regulares crearon una área de compromiso que cristalizaba en un núcleo urbano: el centro; configurado éste precisamente por las manzanas comprendidas entre la plaza mayor y la calle Principal. En él se ubicaron, además de los establecimientos comerciales y de servicios más importantes, las viviendas de la población más pudiente, la oligarquía —como la define la autora— que de esta manera manifestaba su distancia social tanto por su ubicación dentro de la ciudad y, desde luego, por la calidad de sus casas.

La formación gradual, pero firme en el tiempo, de este núcleo central no fue más que la afirmación de un modelo tradicional urbano que fincaba su orden en un complejo que partía de la plaza mayor, rodeada por los edificios donde se ubicaban las instituciones civiles y religiosas que gobernaban al conjunto de la población, y que ese orden jerárquico se expresaba, entre otros aspectos, por la delimitación de una área prestigiosa que distinguía a los que ahí residían otorgándoles notoriedad e influencia. Es decir, por

más que Orizaba hubiera surgido gravitando espontáneamente a lo largo de un camino, con el tiempo se impuso un proyecto de ciudad regular y racional. Esto bien puede interpretarse como la afirmación de inercias y del dominio de grupos sociales conservadores, pero también nos habla de un modelo de ciudad lo suficientemente vital para integrar la diferencia sin destruirla.

De esta manera, la ciudad, al llegar el siglo XIX, se encontraba sólidamente asentada operando sobre sus dos ejes vitales generadores a su vez de un núcleo central consolidado. La pregunta que se plantea la autora sobre cuál fue el impacto de los fenómenos de la globalización modernizadora sobre la Orizaba de las primeras siete décadas del siglo XIX, tiene en la parte central de su trabajo múltiples. En esta oportunidad, sólo me referiré a dos aspectos que me llamaron personalmente la atención. Otra vez aquel pequeño mundo orizabeño nos ilustra puntualmente al respecto. Desde muy temprano, hacia los años cuarenta del siglo XIX, se edifica una gran fábrica textil en sus parajes, Cocolapan, manifestación evidente de los cambios modernizadores que ocurren en la producción manufacturera. Las necesidades territoriales que requiere esta clase de manufactura, se trata de grandes instalaciones, hacen que la fábrica se levante en las afueras inmediatas de la ciudad. De esta manera, su misma ubicación nos indica su excentricidad respecto a la trama urbana, y desde este punto de vista su repercusión parece pesar más sobre el paisaje rural que en el urbano propiamente dicho; su emplazamiento, por ejemplo, era muy semejante al de alguna hacienda de los contornos inmediatos.

Desde luego que la construcción de Cocolapan y su posterior funcionamiento influyó en la vida de la ciudad, creó un poderoso polo en sus inmediaciones que años después determinó decisivamente el recorrido del ferrocarril; sin embargo, los trabajadores siguieron viviendo en la ciudad y significativamente el administrador de la fábrica, un escocés de nombre Thomas Grandison, en palabras de Eulalia Ribera, “se afincó en Orizaba y acabó siendo un orizabeño que participaba en los asuntos de la ciudad. Interventía en todas las reformas de mejora urbana, llegó a ser presidente de la junta de teatro y trabajó para la formación de la lonja orizabeña”, y por supuesto hay que añadir, vivía “en una casa de su propiedad en la 3ª calle de la Angostura, una de las principales de la población”. Desde esta perspectiva, la de los nuevos agentes sociales, se corrobora, desde mi punto de vista, la vigencia de un proyecto urbano que todavía tenía capacidad de asimilación; en el caso del administrador, se integró socialmente como un miembro más de la elite local y como tal tuvo que establecer su residencia en el centro. Esto me lleva a afirmar que en esta etapa de nuestra historia, la urbanización no estuvo relacionada con la industrialización.

El otro asunto que quiero subrayar es la identificación de los pobladores en el siglo XIX con el modelo de ciudad que heredaban. Esto se manifiesta de manera particular en la preocupación permanente del ayuntamiento por mantener la regularidad de las calles vigilando su alineamiento, y de manera especial, en las áreas hacia donde crecía la ciudad para evitar las calles cerradas e irregulares. El interés manifiesto de las autoridades públicas locales por

el mantenimiento del trazado recto de sus calles se manifestaba en una variada gama de ordenanzas, reglamentos e incluso disposiciones federales. Esta previsión resultó, en opinión de Eulalia Ribera, en una Orizaba decimonónica con un plano regular. Por ello, le sorprende a la autora, como a mí también, el punto de vista de Joaquín Arróniz que en 1867 escribía: “Orizaba es de forma irregular y de calles angostas y tortuosas, en su mayor parte. La principal, que por su amplitud sería de una hermosa vista, adolece del gravísimo defecto de ser la menos recta de todas”. Lo menos que merecen estas afirmaciones es el de calificarlas de exageradas; pero más allá de las consideraciones que se puedan hacer al respecto, me parece importante destacar que en ellas esté implícito un criterio de valoración, incluso estético, un *canon*, a partir del cual se pondera a la urbe: las ciudades deben ser de forma regular, con calles anchas, rectas y que se cruzan entre sí regularmente. Así, tanto en el imaginario de las apreciaciones estéticas y las valoraciones, como en el de las medidas prácticas que las autoridades municipales tratan de aplicar, una ciudad que se preciara de serlo tenía que ajustarse al trazado lineal de sus calles. Es decir, el proyecto de ciudad tradicional se reafirmaba en el siglo XIX.

Casualmente, en la portada del libro se reproduce una de las célebres litografías de Casimiro Castro que parece confirmar que la ponde-

ración estética de la época pasaba por la ciudad rectilínea que en el dibujo se complementa por el excelente manejo de la perspectiva que prolonga sus calles hacia el horizonte. Si Arróniz juzga defectuosa la calle Principal, Casimiro Castro la endereza lo suficiente y le otorga una vista envidiable. Quién sabe quién mentía más, lo cierto es que los dos —sin relación alguna entre ellos más que la de ser contemporáneos— respondían a un mismo criterio: la belleza urbana se expresa en calles rectas que se cortaban perpendicularmente y que a la vista se prolongaban sin término hacia el horizonte.

Son muchos los temas abordados en el libro que merecerían un comentario. Desde luego, no los puedo tratar aquí *in extenso*; baste tan sólo con mencionarlos, por ejemplo: el papel del ayuntamiento, los usos del suelo, la ciudad dividida entre indios y españoles, el paisaje urbano y otros más. Tomando en cuenta esto, y por todo lo dicho anteriormente, me parece que, además del objetivo explícito que la autora se propone, paralelamente existe otro asunto que resulta tan relevante como aquel: el del diseño urbano en nuestro país y de manera muy particular el papel que juegan la plaza mayor y un concepto urbano, que a pesar de su aparente universalidad, resulta muy nuestro, el de centro que, por lo demás, resulta indisolublemente relacionado con ella.

Podría arriesgar que si el título del libro hubiera hecho referen-

cia a la plaza y al centro con un subtítulo igual que el que tiene: El caso de Orizaba en el siglo XIX, hubiera sido igualmente válido y tal vez poco hubiera cambiado. Y me parece que esto es posible porque paradójicamente Orizaba, colocada en los límites de una tipología urbana propia de México la ciudad que nació sin plaza mayor y que la incorporara posteriormente a su fundación es un caso extremo que confirma los sólidos criterios sobre los cuales evolucionaron nuestras ciudades en aquella época.

Orizaba resulta una selección atinada para el análisis de las vicisitudes de lo urbano en nuestro país. Pues no sólo nos ilustra, con sus peculiaridades, el curso de una evolución urbana específica sino que nos sirve de referencia para comprender, mejor, el curso del desarrollo urbano en general de nuestro país. Con esta obra completamos, como lectores, un panorama amplio de la evolución urbana de Orizaba que se detiene justo antes del espectacular desarrollo de la industria a partir de la década de 1880, en la que otra vez Orizaba resulta ejemplar pues, como lo puntualizó en su oportunidad Bernardo García Díaz en su obra *Orizaba* (Archivo General del Estado de Veracruz, 1989), supuso un momento de gran relevancia histórica ya que se redefinieron de manera inédita la ciudad y su sociedad: emergió la ciudad industrial y se conformó un vigoroso movimiento obrero.