

# **Las reformas urbanas de Haussman. Aspectos políticos y sociales de una ciudad moderna.**

Nieto Nadia.

Cita:

Nieto Nadia (2017). *Las reformas urbanas de Haussman. Aspectos políticos y sociales de una ciudad moderna. XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-019/800>



UNIVERSIDAD NACIONAL  
de MAR DEL PLATA  
.....

**XVI JORNADAS INTERESCUELAS/DEPARTAMENTOS DE HISTORIA**

**09 al 11 de agosto de 2017**

**Mar del Plata – Buenos Aires**

**ORGANIZAN:** Departamento de Historia y Centros de Estudios Históricos de la Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de Mar del Plata

Número de Mesa 143. “Imágenes del espacio. Cartografía, ambiente, ciudad”

Coordinadoras: Malena Mazzitelli Masticchio (UADER)

Silvia Dócola (UNR)

Teresa Zweifel (UNLP)

Título: ***Las reformas urbanas de Haussman. Aspectos políticos y sociales de una ciudad moderna***

Nieto Nadia

FaHCE.UNLP

nietonadia.sd@gmail.com

Para publicar en actas

## Introducción

*“Pocas cosas hay en la historia de la humanidad de las que sepamos tanto como de la historia de la ciudad de París. Miles y decenas de miles de volúmenes están exclusivamente dedicados a investigar este minúsculo punto de la Tierra. En el caso de algunas calles, se conoce a través de varios siglos el destino de casi cada uno de sus edificios. Con una bella expresión, Hoffmannsthal llamó a esta ciudad “un paisaje hecho de pura vida”. Y, en la atracción que ejerce sobre la gente, opera cierta belleza propia del gran paisaje, en concreto del paisaje volcánico. París es en el orden social lo que es el Vesubio en el geográfico. Una masa amenazante y peligrosa, un junio de la revolución siempre activo. Pero al igual que las pendientes del Vesubio se convirtieron en huertas paradisíacas gracias a las capas de lava que las cubrían, así florecen sobre la lava de la revolución, como en ningún otro lugar, el arte, la vida festiva y la moda.”<sup>1</sup>*

*Benjamin, El libro de los pasajes*

Pensar en París implica, casi inevitablemente, pensar en una ciudad moderna. El París que hoy conocemos puede llevar ese adjetivo gracias a -aunque no sólo a ello- las reformas urbanas que tuvieron lugar durante el Segundo Imperio, fundamentalmente de la mano y a partir de las ideas del barón de Haussmann.

Ahora bien, esta relación entre la ciudad de París y la Modernidad que hoy se nos presenta de una manera casi espontánea, se fue construyendo poco a poco desde el siglo XVI -no sin conflictos- y se cristalizó abruptamente durante el gobierno de Napoleón III.

Por una cuestión de extensión, no se profundizará en algunas de las cuestiones decisivas en relación con el pasado inmediato (la revolución de 1848, por ejemplo) que sin lugar a dudas marcaron el tono y condicionaron lo que sería el régimen del sobrino (el “petit” Napoleón, según Víctor Hugo) del gran Napoleón Bonaparte . Podemos decir brevemente que -siguiendo a Harvey<sup>2</sup>- París se encontraba entre “dos camisas de fuerza”: por un lado, afrontando las secuelas de la crisis del capitalismo más profunda que le había tocado atravesar; y por otro, envuelta en prácticas e infraestructuras dieciochescas que eran cada vez más incompatibles con la organización moderna de la producción.

Luis Napoleón aparece como una solución ante la coyuntura problemática de estos años. Bajo estas circunstancias tan particulares de la política y la economía, todas las partes creen que van a poder controlar al

---

<sup>1</sup> Benjamin, Walter. *El libro de los pasajes* (Madrid. Akal. 2011) p.874

<sup>2</sup> Harvey, David. *París capital de la Modernidad* (Madrid. Akal) 2008

nuevo emperador. Éste buscará liberar a París de las limitaciones que mantienen a la ciudad anclada en el pasado corporativo y medieval. Había muchos problemas que resolver, algunos más específicos (como la reforma de algunos accesos estratégicos, la mejora de la circulación del tráfico entre las estaciones de ferrocarril, etc.) y otros menos concretos, pero no por eso menos problemáticos (cómo dinamizar la economía de la ciudad sin que la alta burguesía impusiera resistencia, sin alertar a las clases medias siempre temerosas y sin empujar a los trabajadores a una revuelta).

Hausmann obtuvo del emperador un poder personal extraordinariamente amplio, y estuvo decidido a usarlo durante todo el tiempo que contó con la confianza y la gracia de Luis Napoleón. A lo largo del presente trabajo se abordarán algunas de las reformas más significativas que fueron ejecutadas durante este período.

Uno de los objetivos que guiarán las próximas páginas será pensar la relación entre la ciudad de París y la Modernidad durante los años en que se llevaron adelante los trabajos de remodelación del tejido urbano. Asimismo, pensar a la ciudad y a la Modernidad en relación con los sectores sociales que se ven más afectados por las reformas de estos casi veinte años.

Es destacable tener en cuenta el hecho de que cada vez que se menciona la *hausmannización* de París, en la mayoría de los casos predomina la visión de la ciudad ya transformada (década de 1870 en adelante) o de las calles de trazado medieval que prevalecían en la capital francesa antes del ascenso de Luis Napoleón al trono. Para ello se considerarán fundamentalmente las imágenes y los problemas específicos que se producen *durante* las transformaciones.

Me interesa en particular pensar ciertos vínculos que se establecieron entre los trabajos de urbanización encarados por Hausmann, los distintos sectores sociales implicados (fundamentalmente los trabajadores desplazados a los nuevos suburbios) y dos categorías de análisis que trabaja Koselleck en su libro *Futuro Pasado. Para una semántica de los tiempos históricos*<sup>3</sup>: *espacio*

---

<sup>3</sup> Koselleck, R. *Futuro Pasado. Para una semántica de los tiempos históricos* (Barcelona. Paidós Básica. 1ª Edición) 1993.

*de experiencia y horizonte de expectativa.*

## **La cuestión de la Modernidad**

No es intención del trabajo detenerse en detalle en las distintas acepciones que se han desarrollado en relación al concepto de Modernidad. Sin embargo, como una de las problemáticas que guiarán las próximas páginas será la relación que se establece entre ésta y la ciudad de París durante los años del Segundo Imperio, realizaré algunas consideraciones generales que resultan pertinentes para encarar los objetivos planteados.

Los términos “moderno”/ “modernidad” tienen un largo camino trazado. Podemos hablar de un período moderno, o de la modernidad en sí misma desde la época de Renacimiento europeo. Como mencioné anteriormente, podemos pensar la relación entre París y la modernidad ya a partir del S.XVI aproximadamente.

Durante el siglo XVII el concepto de Modernidad entendida como crisis se consolida. La modernidad, como concepto polisémico, se presenta según Hardt y Negri<sup>4</sup>, al menos de dos modos: en primer lugar, como un proceso revolucionario, como nuevo paradigma y sitúa a la humanidad en el centro de la historia; en segundo lugar, como un proceso contrarrevolucionario: *“como iniciativa cultural, filosófica, social y política que, al no poder retornar al pasado ni destruir las nuevas fuerzas, procuró dominar y expropiar la fuerza de los movimientos y la dinámica emergente”*.<sup>5</sup>

En sentido general, siguiendo a Habermas, se puede decir que con diversos contenidos, “moderno” “expresó una y otra vez la connivencia de una época que se mira a sí misma en relación con el pasado, considerándose resultado de una transición desde lo viejo hacia lo nuevo.”<sup>6</sup> Lo “moderno” aparece en aquellos períodos históricos que tienen una conciencia de sí como una nueva época. La marca distintiva de lo moderno, en este sentido, sería “lo

---

<sup>4</sup> Hardt, Michael y Negri, Antonio. *Imperio*. (Barcelona. Paidós Ibérica) 2005

<sup>5</sup> Hardt, Michael y Negri, Antonio. Op. Cit. p. 83

<sup>6</sup> Habermas, Jürgen. *Modernidad: un proyecto incompleto*. En En Casullo, N. (comp). El debate Modernidad-Posmodernidad. 2da. Edición ampliada y actualizada. (p. 53)

nuevo”.

Por otra parte, lo moderno puede estar haciendo referencia no sólo a una temporalidad, sino también a una consideración cualitativa del momento histórico. Es decir, ser moderno en el sentido de ser distinto, incluso mejor al tiempo anterior. Indicaría, de alguna forma, un cambio respecto a qué esperar en relación a lo que ha acontecido previamente. Este cambio de percepción epocal nueva se da fundamentalmente a partir del siglo XVIII donde dominaba cierta certeza de vivir en un tiempo moderno distinto a los períodos anteriores.

Resulta interesante poder pensar esta doble significación de lo moderno, ya que el período que no interesa estudiar aquí está signado por múltiples contradicciones que podríamos considerar pertenecientes a las preocupaciones de una época que se entiende a sí misma como Moderna. Moderna en el sentido recientemente planteado, es decir, como la autopercepción de época nueva. Y moderna en el sentido de la tendencia a resaltar las contradicciones del período.

Asimismo, debemos decir que si bien hablamos de una nueva época, no hablamos de la modernidad como ruptura radical con el pasado. Entendiendo a las rupturas radicales como aquellas que consideran al mundo una tabla rasa donde “se puede escribir sin hacer referencia al pasado (...) o mediante su obliteración”<sup>7</sup>. Siguiendo a Harvey, se puede argumentar que la modernidad vendría a tratarse de una “destrucción creativa”, es decir, un cambio considerable que se presenta como algo novedoso, pero mirando al futuro, intentando despegarse de las experiencias precedentes, pero necesitando de ellas para desplegar todo su potencial.

Podemos tomar como punto de inflexión epocal el proceso de doble revolución, es decir, la revolución industrial (inglesa) y la revolución francesa de 1789. Ésta última, claro está, tendrá mucha mayor injerencia en la problemática que nos ocupa debido a que, fundamentalmente, París es el escenario más importante (aunque no el único) de los principales acontecimientos revolucionarios. Hablamos entonces, de un período de empuje social y político totalmente diferente a los experimentados hasta entonces.

---

<sup>7</sup> Harvey, David. Op. Cit. P. 5

Según Reinhart Koselleck, el diagnóstico del tiempo nuevo y el análisis de las épocas pasadas tenían correspondencia. Este vínculo entre la reflexión histórica y una cierta conciencia de progreso fue lo que permitió resaltar el propio período en relación con los precedentes. Asimismo, no fue sólo la mirada respecto del pasado la que distinguió a la modernidad. La diferencia entre el presente y el tiempo por venir caló profundo en este período. En este sentido, el tiempo propio se experimentó como una transición entre las experiencias precedentes y las futuras.

Una de las transformaciones más notorias es el cambio que se produce en los ritmos temporales de la experiencia. El tiempo modificó sus trechos y “lo que entonces iba al paso ahora va al galope”<sup>8</sup>. El futuro aparecía más rápidamente de lo que hasta entonces resultaba ser lo cotidiano, “las dimensiones temporales de pasado, presente y futuro se entrelazaron ahora de modo cualitativamente diferente”.<sup>9</sup> De alguna manera existía la certeza de que la experiencia del presente era diferente a la del pasado y sería cualitativamente distinta a la del futuro. Finalmente, crece la diferencia entre pasado y futuro, de manera que el presente se experimenta como cierto quiebre, como una transición donde una y otra vez aparece algo novedoso y/o inesperado. Esta experiencia de cambio y avance hacia un futuro incierto era compartida por la mayoría de la población, las digresiones giraban en torno a qué camino seguir y a qué ritmo hacerlo.

Para proseguir con los objetivos propuestos en la introducción considero necesario describir brevemente cómo entiende Koselleck a las categorías históricas de “espacio de experiencia” y “horizonte de expectativas”.

Lo primero que cabría decir es que las categorías anteriormente mencionadas son impensables la una sin la otra. No existe la experiencia sin expectativa, y no hay expectativa sin experiencia. Koselleck manifiesta que las dos categorías indican una condición humana universal. Uno de los aspectos destacables de las consideraciones del autor en cuestión, es que estas categorías resultan adecuadas para tematizar el tiempo histórico, es decir, para

---

<sup>8</sup> Arndt, E. *Geist der Zeit*, Altona, 1877, 6ª edic. (1ª de 1807) Págs. 76, 55. En Koselleck, Reinhart. Op. Cit. p. 315

<sup>9</sup> Koselleck, Reinhart. Op. Cit. P. 316

poder entrecruzar el pasado y el futuro. Una de las potencialidades más interesantes es que “(...) enriquecidas en su contenido, dirigen las unidades concretas de acción en la ejecución del movimiento social o político.”<sup>10</sup> La Historia se desarrolla en medio de determinadas experiencias y ciertas expectativas.

El espacio de experiencia representa un pasado presente, donde los acontecimientos vividos ya han sido incorporados y recordados. En la experiencia personal, siempre hay contenido algo de la experiencia ajena. Para hablar de la experiencia pasada, hace referencia a la espacialidad -espacio de experiencia- pues según su entender, la experiencia pasada reúne simultáneamente muchos estratos de tiempos anteriores, sin referenciar un antes y un después. Para Koselleck no hay una experiencia cronológicamente mensurable, toda experiencia salta y escapa de los tiempos.

El horizonte de expectativas es un futuro hecho presente. Está apuntando a lo que todavía está por descubrirse. La expectativa está compuesta por esperanzas, temores, voluntades y deseos. Pero también el análisis racional forma parte de ella. El autor utiliza la metáfora de *horizonte* para hacer referencia a la línea divisoria tras la cual se despliega un nuevo espacio de experiencia en el futuro, pero que aún no está disponible para ser contemplado.

No se trata en absoluto de conceptos contrarios. Ambos indican “(...)modos de ser desiguales de cuya tensión se puede deducir algo así como el tiempo histórico”<sup>11</sup>

Las expectativas se revisan, las experiencias se reúnen. No se puede deducir una expectativa totalmente a partir sólo de la experiencia. Pero tampoco se puede prescindir de la experiencia para afrontar las expectativas. “Las expectativas que se basan en experiencias ya no pueden sorprender cuando suceden. Sólo puede sorprender lo que no se esperaba: entonces se presenta una nueva experiencia. La ruptura del horizonte de expectativas funda, pues, una nueva experiencia.”<sup>12</sup> La tensión entre estas categorías es lo

---

<sup>10</sup> Koselleck, Reinhart . Op. Cit. P. 337

<sup>11</sup> Koselleck, Reinhart . Op. Cit. P. 340

<sup>12</sup> Koselleck, Reinhart. Op. Cit. P. 341



que empuja al tiempo histórico. Asimismo, cuanto menor es la experiencia acumulada, mayores son las expectativas desplegadas.

A partir de estas consideraciones generales acerca de la *experiencia* y la *expectativa*, retomamos parte de la tesis central en relación a ambas, la cual menciona que en la época moderna la diferencia entre las experiencias y las expectativas va aumentando progresivamente y que se puede entender a la modernidad como un tiempo nuevo donde las expectativas se alejan cada vez más de las experiencias atravesadas.

### **Las intenciones prácticas de los *grands travaux***

Si comprendemos a la urbanización como la producción social de un cierto tipo de formas espaciales, “resultará que el espacio urbano constituye un producto entre otros en el cual la creación y la transformación obedecen a las leyes generales de funcionamiento del sistema capitalista. (...) a pesar de su ‘desorden’ aparente, el espacio urbano siempre está organizado”<sup>13</sup>. El caos urbano se produce cuando se dan una multiplicidad de iniciativas las cuales están faltas de coordinación, aunque respondan al mismo objetivo: la búsqueda del beneficio.

A pesar de lo desordenado que pueda llegar a presentarse el desarrollo urbano en algunos casos, nunca impidió a las clases dominantes apropiarse del espacio, moldearlo y ponerlo en función de sus propias necesidades. Casi inevitablemente, el desarrollo capitalista lleva aparejado una estructuración del territorio y, según Garnier<sup>14</sup>, hasta el momento, la característica de esta particular estructuración es el desorden.

“De modo general, toda planificación capitalista, ya sea urbana o no, puede analizarse como la intervención de la instancia política, es decir, de los aparatos del estado, sobre las diferentes instancias de una formación social,

---

<sup>13</sup> Garnier, Jean Pierre. *Planificación urbana y neocapitalismo*. (Universidad de Barcelona) 1976

<sup>14</sup> Garnier, Jean Pierre. Op. Cit.

económica, ideológica y política, así como sobre las relaciones recíprocas de unas con otras (articulaciones) a fin de garantizar una extensa reproducción del sistema capitalista”.<sup>15</sup> Esto fue lo que sucedió durante el Segundo Imperio francés. Para dar respuestas a la crisis capitalista -aunque no sólo a ella- se emprendió un plan de reforma urbana nunca antes encarado en la capital francesa.

La segregación socio-espacial, la congestión del centro de las ciudades, un cierto tipo de aislamiento de algunos barrios periféricos, la especulación inmobiliaria, el no equipamiento de zonas destinadas al hábitat de las clases bajas, son fenómenos que durante cientos de años la burguesía -en general- no ha percibido como “desorden”. Sólo empezaron a preocuparse por estos aspectos cuando este tipo de organización amenazó con la destrucción del “orden capitalista”. En este sentido, la planificación urbana aparece en muchas ocasiones, y en esta en particular, como la respuesta para detener lo inaceptable del caos urbano.

Como mencioné al principio de este trabajo, a fines de la década de 1840 París se encontraba en una situación sumamente crítica. Por un lado, la crisis social estaba presente de manera muy marcada. Más allá de la derrota de los obreros en las barricadas de junio del ‘48, la tensión social latente era altísima. Por otro, la economía francesa venía arrastrando la crisis de capital más importante que había tenido hasta ese entonces. En este sentido, las reformas urbanas que se proyectan tienen varios propósitos que no son excluyentes entre sí.

La planificación del tejido urbano, es decir, “el ordenamiento” del territorio regulando las contradicciones, implica establecer algo así como *desórdenes programados*.

Los excedentes de mano de obra y capital iban a ser absorbidos en un programa de inversiones centrado en la mejora de las relaciones espaciales. La manera de entender el espacio urbano que presentó el prefecto de París era novedosa en varios sentidos. Uno de los más destacados fue considerar el plan de renovación de manera global y no como el agregado de pequeños planes de

---

<sup>15</sup> Castells, Manuel. En Garnier, Jean Pierre. Op. Cit. p. 9



almacenes (como Le Halles), las tiendas de novedades, los espaciosos bulevares, todo contribuyó al acrecentamiento del flujo de hombres y mujeres, como así también de productos dignos de ser admirados y adquiridos.

Aquí me parece oportuno destacar los antecedentes de planificación urbana. Es decir, intentar desarmar la idea de Modernidad como ruptura radical que nada le debe al pasado, en este caso, podríamos decir al espacio de experiencia. En muchos relatos -incluso en los propios- Haussmann aparece casi inevitablemente como el urbanista moderno por excelencia sin deberle nada a sus antecesores. No es la intención detenerse en estos antecedentes, aunque sí podemos mencionar que durante la década de 1830 y la de 1840 se habían realizado planes por parte de socialistas, demócratas y republicanos, que entendían a la ciudad como forma de organización política, social y material.

La cuestión urbana durante las décadas previas al segundo imperio estuvo presente de manera muy rotunda. No existió en absoluto escasez de éstas respecto a qué hacer y cómo en -y para- la ciudad. Entre los pensadores más destacados podemos mencionar, sólo por nombrar a dos de ellos, a Saint Simón y a Fourier.

Con el fermento de las ideas que rondaban europa es con lo que debemos medir también la actuación de Haussmann durante los casi veinte años que estuvo al frente del proyecto reformador. Su obra no arrancó de la nada y sin antecedentes, cual tabula rasa, sino que tuvo una inmensa deuda con estas formas de concebir a la ciudad pergeñadas durante los años previos. “Para él, el problema venía de que éstas ideas surgían de presunciones políticas y sueños utópicos que de muchas maneras eran un anatema para el bonapartismo. De aquí el mito de la ruptura radical que él mismo se encargó de propagar”<sup>17</sup>.

Se hizo necesario desarticular el relato de esos espacios de experiencia contruidos durante las dos décadas precedentes. El horizonte de expectativas que tenían en mente no era para nada realizable si lo pensamos en función de las aspiraciones del gobierno de Napoleón III, así como tampoco lo era con las

---

<sup>17</sup> Harvey, David. Op. Cit. p. 113

intenciones de la burguesía en ascenso y consolidación. El sistema capitalista no era compatible con estos planes, fundamentalmente con los utópicos. O dicho de otra forma, los planes de estos utopistas no eran compatibles con el capitalismo en expansión de esos años.

En este sentido, varias razones guiaron las reformas urbanas de estos años. Consideramos que no existió una razón única que motivara los trabajos de remodelación del tejido urbano, sino que las causas de los mismos podemos encontrarlas en varios factores que se presentan simultáneamente. Algunos de éstos podrán ser considerados más relevantes que otros, pero sin lugar a dudas no se excluyen de manera alguna. Podemos citar, por mencionar algunas, las necesidades de tipo económicas, estratégicas, sociales, incluso higienistas. La realización de este proyecto recibió el nombre de *grands travaux*, llevados adelante ininterrumpidamente entre 1853 y 1870 (y continuaron posteriormente entre 1871 y 1890). La concreción de los planes sólo podía llevarse adelante mediante un aparato financiero y legal apropiados. En este último sentido, las diversas leyes sobre expropiaciones facilitaron las intenciones del gobierno de adquirir ciertos inmuebles que necesariamente tenían que ser derribados para poder construir las nuevas arterias.

El financiamiento de semejante obra pública estuvo compuesto por varios componentes: un aumento de los impuestos, una mayor recaudación de éstos, y créditos a particulares, lo cual contribuyó al cada vez mayor endeudamiento del Ayuntamiento de París. Asimismo, Haussmann apoyado por un grupo de financieros progresistas abrazaron la idea inversión pública financiada con déficit fiscal.

Todas las obras que se llevaban adelante estimularían la economía de París y proporcionarían trabajo. El negocio inmobiliario estuvo ampliamente beneficiado por la destrucción de edificios, la venta de solares y la construcción de nuevas calles.

Según el propio Haussmann “El principal resultado que pretendía el gobierno del emperador al realizar tales mejoras era orientar a toda la nación por el productivo sendero de la confianza y el trabajo”<sup>18</sup> Esto se volvió

---

<sup>18</sup> Haussmann, E. En Quijano Ramos, Daniel. Causas y consecuencias de los Grands Travaux de

fundamentalmente necesario, sobre todo tras el cierre de los Talleres Nacionales, en junio de 1848.

Asimismo, todavía estaba latente, sobre todo durante los primeros años del segundo imperio, la amenaza de las clases populares generando disturbios en las calles de París. El recuerdo de las barricadas en las estrechas calles de la capital estaba aún muy presente. El hecho de que un grupo pequeño de personas pudiese frenar a las tropas mediante este recurso ampliamente conocido, también estimuló seriamente los planes para cambiar la imagen de las calles de la ciudad. Esta estrategia resultó sobre todo necesaria para el centro y el este de la ciudad -generalmente habitado por las clases más bajas, consideradas las más peligrosas-. Al existir grandes vías en los distritos turbulentos -Belleville y La Villete, por ejemplo- las tropas del gobierno podrían llegar más rápidamente donde se produjeran los disturbios. En este sentido, el hecho de que existieran calles más anchas atendería contra las intenciones de construir barricadas.

Los factores demográficos también se encuentran presentes entre los motivos que impulsaron los trabajos de estos años. La creciente oleada de industrialización europea repercutió de dos maneras en las ciudades, entre las cuales París no fue la excepción: el crecimiento físico de la ciudad en sí misma, y el aumento poblacional en los núcleos urbanos. Durante la primer mitad del siglo XIX París experimentó un aumento de población de aproximadamente medio millón de habitantes. La mayor parte de éstos se alojaban en el centro, provocando consecuentemente problemas de higiene, hacinamiento, insalubridad, descontento social, etc. En este sentido, las reformas urbanas planteadas necesitan también dar respuestas a estos problemas específicos.

Asimismo, las dos epidemias de cólera que habían sacudido a la población en 1832 y más recientemente en 1848, reactivaron el interés por la cuestión de la salubridad. El programa de construcción de alcantarillado tuvo una gran repercusión en la época.

El factor relativo al transporte y la comunicación también desempeñó un papel importante. El ferrocarril “convirtió a París en el eje de un sistema radial

de líneas principales, que centralizaba aún más la capital gala.”<sup>19</sup> El centro de la ciudad seguía albergando la gran fuente de empleos y por este motivo, al desplazar a grandes cantidades de las clases trabajadoras a las afueras y a los nuevos suburbios, fue necesario resolver el problema del transporte. Así mismo, las grandes atracciones de la gran ciudad, como las tiendas de novedades o los grandes almacenes movilizaban a un gran número de personas que estaban deseosas de participar de este nuevo entramado económico-cultural de circulación de mercancías -y personas-.

No se puede dejar de mencionar, la cuestión estética de las reformas. La nueva cara que se le dibujó a la ciudad fue pensada cuidadosamente y siguiendo patrones de diseño en algunos casos bastante específicos. Es de destacar, por ejemplo, el papel preponderante de las líneas rectas que dominarán el trazado del nuevo París. La racionalización del espacio es evidente en los planes diseñados en estos años. Se trazan calles, avenidas, puentes para conectar todos los puntos estratégicos de la ciudad.

Hausmann fue un apasionado del orden urbano y de la atención en todos los detalles estéticos, aunque parecieran insignificantes. En esta dirección y trató de asegurarse de que, en la medida de lo posible, todas las calles terminaran en un edificio emblemático o hermoso. “Lo que resulta tan fascinante de Hausmann es que mientras entendía perfectamente la gravedad del problema macroeconómico al que se enfrentaba, en el contexto de la crisis específica de la ciudad como economía urbana, su respuesta incluye una amplia y a menudo obsesiva atención por los detalles. Controlaba de cerca el diseño del mobiliario urbano, de las farolas de gas, los kioscos y los urinarios públicos (vespasiennes). Estaba obsesionado por los detalles de alineación. El puente de Sully sobre el Sena lo realizó de manera que situara el Partenón en línea directa con la columna de la Bastilla, y mediante una extraordinaria obra de ingeniería trasladó la columna de la Victoria para centrarla en la nueva plaza de Châtelet. Más llamativa todavía resulta su insistencia para que el arquitecto Jean Paul Bailly desplazara la cúpula del Tribunal de Comercio de manera que quedara a la vista de los peatones que se movieran por el recientemente

---

<sup>19</sup> Quijano Ramos, Daniel. Op. Cit. p.6

construido bulevar de Sebastopol. Se creaba una asimetría a pequeña escala para producir una simetría a una escala urbana mayor".<sup>20</sup>



Marville, Charles. Boulevard du Palais 1865.

### **Las reformas y las consecuencias sociales**

En varios sentidos, revolución francesa de 1789 desarticula el espacio de experiencias político-sociales que de modo general hasta ese momento, había unido a las generaciones precedentes con las venideras.

Donde en el plazo de una generación o menos se rompió el espacio de la experiencia, las expectativas se volvieron cada vez más inseguras y hubo la necesidad de generar otras nuevas, que se adecuaron a las actuales vivencias, que pronto pasarían a formar parte -a su vez- del espacio de experiencias.

La experiencia del pasado y las expectativas del futuro empiezan a dejar de tener correspondencia, y progresivamente se fueron fraccionando y separando.

Un ejemplo que ilustra perfectamente esta distancia entre el espacio de experiencia y el horizonte de expectativas de las personas antes de la

---

<sup>20</sup> Harvey, David. Op. Cit. p. 131



revolución de 1789 -en términos muy generales- y posterior a ellas es el siguiente: El mundo campesino (alrededor del 80% del total de la población europea) previo a 1789, ordenaba su vida en torno al ciclo de la naturaleza, tanto la organización social en sentido general, como la vida cotidiana. Aunque existían innovaciones técnicas, se incorporaban tan lentamente que no generaban disrupciones en la cotidianeidad de las personas. Aunque esta imagen es al extremo simplificada, sirve para dar cuenta de que las expectativas que rondaban en este mundo estaban estrechamente vinculadas con las experiencias de muchos antepasados y se heredaban generacionalmente. En este sentido Koselleck afirma "(...) si algo ha cambiado ha sido tan lentamente y a tan largo plazo que la ruptura entre la experiencia habida hasta entonces y una expectativa aún por descubrir no rompía el mundo de la vida que habían de heredar."<sup>21</sup>

La circulación (de personas y de mercancías, entre otros) pasa a constituirse en un elemento estructurante de la modernidad. Y, en este sentido, marca un punto de quiebre en relación a experiencias anteriores -donde la expectativa era crecer y morir en la misma región donde se había nacido-.

Bajo estas circunstancias, el transporte, en particular el ferrocarril desempeña un papel fundamental, como ya se ha mencionado anteriormente. En 1855 además, es fundada en París la Compañía General de Ómnibus, que tiene como objetivo unificar el transporte público. Se ponen a disposición de los ciudadanos los ómnibus y los tranvías movidos por tracción animal.

La invención del tren como transporte revoluciona la concepción del espacio y del tiempo. Por un mecanismo de aceleración de este último (cuando antes se tardaban días para llegar de una ciudad a otra, ahora se tardan sólo horas) el espacio se transforma también. La idea de acortamiento de los espacios es generalizada, y esto sin lugar a dudas, marca un cambio fundamental en el espacio de experiencia de las gentes que vivían los primeros pasos de desarrollo del tren como transporte de pasajeros. La rapidez que representan los traslados es estos medios modernos, representa de alguna forma, la aceleración de la vida social. Adaptarse -o no- se convertirá en una

---

<sup>21</sup> Koselleck, Reinhart. Op. Cit. p. 344

cuestión fundamental. Esto determinará claramente, las expectativas que se van conformando en función de las experiencias cotidianas de las personas que abrazan o rechazan enérgicamente (en la medida de sus posibilidades) esos cambios.

Poco a poco se va generando una reestructuración del tejido social. En la antigua ciudad medieval no existía distinción de barrios populares y barrios burgueses. En el mismo edificio convivían todos los estratos sociales representativos de la composición urbana, separados sólo por los pisos del edificio que compartían. Esta indiferenciación será barrida por el proceso de ocupación del suelo urbano de la metrópolis. La ciudad empieza a especializarse y el espacio urbano se transforma drásticamente.

Victor Fournel, un contemporáneo a las reformas, percibe de manera muy sensible las transformaciones que se están desarrollando en la ciudad. En uno de sus escritos describe lo que para él debería haber visto Cuasimodo desde las torres de Notre Dame: “Un océano de techos puntiagudos, fachadas protuberantes, recortadas, *cochetons* esculpidos, pequeñas torres aseguradas en los ángulos de los muros, una confusión lujosa de pirámides, de piedras; un laberinto móvil y profundo, en el cual, en una armonía desordenada, se confundían los frentes esculpidos de las tiendas, las ventanas ornadas con pequeñas figuras. Un entrecruzamiento inextricable de callejones serpenteaba de un lado al otro de la ciudad, rodeando de manera caprichosa y hermosa las casas altas, pintorescas, donde el imprevisto nacía y renacía a cada paso.”<sup>22</sup>

Ésta es una imagen bastante pintoresca, pero no por ella menos llamativa, de cómo veían a París sus habitantes antes de las reformas. Las demoliciones, las grandes calles rectas, las grandes estaciones de ferrocarril -entre otros- acabarían eliminando este ambiente que podríamos denominar de caos medieval. Así se pierde poco a poco el espacio de la ciudad como espacio de referencia identitaria. La identidad que se los parisinos habían establecido hasta ese momento, inevitablemente se ve alterada.

En este punto me parece necesario destacar las profundas

---

<sup>22</sup> Fournel, Victor. En Ortiz, Renato. *Modernidad y espacio. Benjamin en París* (Buenos Aires. NORMA) 2000.. p.16

consecuencias que trajo aparejada la haussmannización de París. Y no sólo se hace referencia al antes y después de ellas. En concreto nos referimos a los trastornos que provocaron durante esos años. Trastornos materiales, claro está, pero también trastornos más subjetivos, en torno a la destrucción de la imagen más simbólica de la ciudad. Ver los trabajos de demolición, por ejemplo, ha generado distintos tipos de impactos en los diversos estratos sociales, teniendo en cuenta que no se pasa simplemente de un orden a otro, sino que para construir el orden moderno -racional- hubo que destruir -literal y metafóricamente- el viejo orden, el París que veía el Cuasimodo de Fournel.



Marville, Charles. Construcción de la Avenida de la Ópera. Diciembre de 1876

Existe una incesante preocupación por desplazar a las clases consideradas peligrosas, en propias palabras de Haussmann “A partir de allí, [la calle Rivoli] existía un barrio inmundo, compuesto por casas sórdidas, serpenteadas por calles estrechas que, de la calle Saint-Honoré, se extendía hasta la plaza del Carrousel, en su mayor parte obstruida. Cubría casi toda la superficie del actual Palais Royal, y continuaba sin interrupciones a lo largo del

Louvre, que abarcaba al oeste y al norte, hasta dicha plaza de la Colonnade, obstruida también por construcciones innobles, comunicándose con otros barrios no menos difíciles para la circulación, extendiéndose incluso hasta la mezquina plaza de Grève.”<sup>23</sup> Se establece, como vemos, una clara asociación entre los estratos más pobres de la población con condiciones negativas ya sean materiales o morales -entre otras-.

Según Harvey, durante este período se genera un desafío a la viabilidad y al significado de las comunidades locales. Estas identidades, que generalmente tenían mucho que ver con el lugar de emplazamiento y vivienda tuvieron que ir reafirmando sistemáticamente, sobre todo en función de los desplazamientos. La clase y la comunidad jugaron, según el autor, roles importantísimos a la hora de definir lealtades de grupo -más allá del dinero o la familia-. En este sentido, las reformas de Haussmann afectaron las nociones tradicionales de comunidad tanto como las relaciones socioespaciales. El prefecto del Sena intentó crear nuevas definiciones de comunidad, donde el poder del dinero era el que dominaba. Según Harvey, gran parte de la población adoptó esa nueva concepción. El forjamiento de la nueva lealtad de comunidad se dirigió ahora a los nuevos arrondissements, y esto es interpretado como una imposición desde arriba de nuevos vínculos y medios de expresión -con raíces en las clases bajas, pero impuestos por el gobierno y su nueva segregación socioespacial-. Se vincularon comunidades que hasta entonces habían estado aisladas entre sí, pero al mismo tiempo desaparecieron otras, como la Ile de la Cité.

La pérdida de la comunidad estuvo relacionada con varios factores, como por ejemplo la segregación residencial, el rápido aumento de la población parisina, la transformación de las industrias, la inmigración, la reorganización del espacio habitacional, entre otros. Todas las causas anteriormente mencionadas “(...) promovieron cambios vitales del significado y la experiencia de la comunidad.”<sup>24</sup> En esta dirección podríamos agregar, que al modificarse el espacio de experiencia de estas comunidades locales, también inevitablemente

---

<sup>23</sup> Haussmann, E. En Ortiz, Renato. Op. Cit

<sup>24</sup> Harvey, David. Op. Cit. p. 304

se ve afectado el horizonte de expectativas, de los individuos y de la comunidad como cuerpo colectivo.

Harvey argumenta que la clase trabajadora fue expulsada de la histórica ciudad centro por las crecientes rentas que se fueron imponiendo. Al no poder mantener la vivienda en el centro de la ciudad, las clases menos pudientes tuvieron que optar entre hacinarse con otras familias o mudarse hacia la periferia de la ciudad. De esta forma, se fue creando un anillo de barrios de clase trabajadora en los suburbios anexados recientemente, fundamentalmente en el norte y el este, tal como Montmartre, Belleville y Charonne. El aislamiento de los trabajadores sumado a los cambios en la naturaleza del trabajo, hizo posible una forma de solidaridad de clase que fue simultáneamente entendida en términos comunitarios.

## **Conclusiones**

La coordinación entre la experiencia y la expectativa se modifican en el curso de la Modernidad, en este caso, durante el desarrollo de las obras de Haussmann. Las expectativas se alejaron de todas las experiencias vividas anteriormente. El impacto que supuso *transitar* las reformas hizo que, como mencionamos anteriormente, los espacios de experiencia y el horizonte de expectativas de las personas se alejaron cada vez más y el presente se volviera más inestable. Para enfrentar esta situación, se hizo necesario redefinir los vínculos comunitarios, sobre todo de las clases trabajadoras, ahora en nuevos lugares habitacionales en las afueras del centro histórico -ocupado fundamentalmente por la burguesía-.

“La revolución que provocó el Segundo Imperio en las relaciones espaciales, tanto en París como más allá, puede haber tenido sus raíces en fases anteriores, pero no hay ninguna duda en que se produjo un salto cualitativo entre el ritmo de cambio, la escala espacial y la extensión geográfica después de 1852, en comparación con el que había prevalecido hasta

entonces.”<sup>25</sup>

En este sentido surgen algunas preguntas ¿de qué manera podemos establecer un vínculo entre las reformas urbanas de Haussmann y la falta de referencia al pasado revolucionario de París? ¿con qué mecanismos este “nuevo rostro” de la ciudad operó y opera como máscara que oculta las referencias al pasado que remite específicamente a 1789 ó a 1848? ¿la identidad de París como ciudad moderna tiene que ver precisamente con desembarazarse de esta imagen? Estas preguntas hacen referencia en concreto al tipo de autoproyección de la ciudad.

Haussmann se presentó como el referente de la Modernidad en términos urbanísticos, y por ende como ruptura radical. Ahora, hemos visto que no partió de cero en sus planes de reforma y en mayor o menor medida eligió que relato tenía que contener la nueva París. En este sentido, quiso desentenderse del pasado *desordenado* de la ciudad y presentar un nuevo orden. Orden relacionado con la burguesía y con las aspiraciones de la misma, donde las clases trabajadoras necesariamente deben ocupar otros espacios - simbólicos y concretos-.

“París ha dejado para siempre de ser un conglomerado de pequeñas ciudades que tenían su fisonomía, su vida, donde se nacía, donde se moría, donde gustaba vivir, que nadie soñaba con abandonar, donde la naturaleza y la historia habían colaborado para realizar la variedad en la unidad. La centralización, la megalomanía han creado una ciudad artificial donde el parisino, rasgo esencial, ya no se siente en casa.(...) El parisino, en su ciudad convertida en encrucijada cosmopolita, parece un desarraigado”<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> Harvey, David. Op. Cit. p. 149

<sup>26</sup> Dubech- D’Espezel \*Histoire de Paris\* Historia de París\*, (París) 1926 pp 427-428 En Benjamin, Walter. *El libro de los pasajes*. p. 155

## Bibliografía

- Benjamin, Walter. *El libro de los pasajes*. Akal. 2011
- Garnier, Jean Pierre. *Planificación urbana y neocapitalismo*. Universidad de Barcelona. ISSN: 0210-0754 Depósito legal: B. 9.348-1976 Año I. Número 6. Noviembre de 1976
- Gould, Roger. "Urban Transformations 1852-79". En *Insurgent Identities. Class, community, and protest in Paris from 1848 to the Commune*. The University of Chicago Press. Chicago.1995
- Habermas, Jürgen. *Modernidad: un proyecto incompleto*. Publicado por la Revista *Punto de Vista*, num. 21, agosto de 1984, Buenos Aires. En Casullo, N. (comp). *El debate Modernidad-Posmodernidad*. 2da. Edición ampliada y actualizada.
- Hardt, Michael; Negri, Antonio. *Imperio*. Barcelona. Paidós Ibérica. 2005
- Harvey, David. *París capital de la Modernidad*. Ediciones Akal. 2008.
- Koselleck, Reinhart. *Futuro Pasado. Para una semántica de los tiempos históricos*. Paidós Básica. 1ª Edición 1993.
- Ortiz, Renato. "Espacio y Tiempo" En: *Modernidad y espacio. Benjamin en París*. Ed. NORMA. 2000.  
[http://materiales.untrefvirtual.edu.ar/documentos\\_extras/0002\\_Cultura\\_c\\_ontemporanea/renato\\_ortiz\\_modernidad\\_y\\_espacio\\_cap\\_1.pdf](http://materiales.untrefvirtual.edu.ar/documentos_extras/0002_Cultura_c_ontemporanea/renato_ortiz_modernidad_y_espacio_cap_1.pdf)
- Quijano Ramos, Daniel. *Causas y consecuencias de los Grands Travaux de Haussmann en París*. Clío 37. <http://clio.rediris.es> ISSN: 1139-6237.