

Unidad 4 – La Segunda Revolución industrial (1851-1914)

El proceso de crecimiento urbano

En el proceso de crecimiento urbano coinciden tanto la reactualización de las viejas ciudades como el surgimiento de otras nuevas. El desarrollo de los medios de comunicación plantea nuevos problemas urbanísticos, así como la inmigración (rural o del exterior en ciertos casos) implica el nuevo problema moderno de la vivienda.

Ni en Asia ni en África hay un desarrollo urbano notorio. El proceso es estudiado sobre todo en Europa y en América.

El **desarrollo en el espacio físico** tiene lugar según tres modalidades que pueden presentarse solas o en combinación:

En **dilatación** (Paris, Roma, Moscú y otras). Es un crecimiento que reproduce la forma de la ciudad medieval cercada por un cinturón de murallas de forma circular o similar. Desde aquella época, los sucesivos círculos amurallados, que se demolían para ampliar la ciudad del centro hacia fuera, determinan la planta de la ciudad (los bulevares o avenidas periféricas sustituyen a la muralla demolida). En el periodo que se estudia, la tendencia continúa del centro hacia afuera.

En **altura** (en general en los Estados Unidos). Desde el primer rascacielos (1883, 16 pisos) creado por la Escuela de Chicago (grupo de arquitectos pioneros), comienza el uso masivo de la estructura metálica que hasta entonces solo se había visto en pocos planteos edificios. Nueva concepción de la arquitectura, mas empresarial y manejando una multitud de variables (piénsese por ejemplo en las redes sanitarias y eléctricas de tales edificios, el trabajo de coordinación con distintas empresas o proveedores). Nueva York y Chicago son las ciudades mas notables de esta modalidad.

En **constelación** (Montevideo). A partir de un primer núcleo urbano y en cuya periferia se levantan otros, el crecimiento de cada uno de ellos sobre todo siguiendo la dirección de los caminos de entrada y salida del centro de la ciudad se entrelaza, determinando una ciudad de forma irregular, con choques de tramas y manzanas de formas caprichosas en las zonas de encuentro. Ciudad extensa en superficie, que plantea luego problemas de mantenimiento, limpieza y servicios. En el caso montevideano, ejemplo típico, los crecimientos de la Ciudad Vieja hacia fuera y de centros como la Unión, el Cerro, Pueblo Victoria, la Figurita y Goes, Colón y otros tiene lugar en torno a avenidas como Agraciada, General Flores, Garzón, 8 de Octubre y otras.

Movimientos internos en la ciudad

La invasión del poverío urbano, la mendicidad y la inseguridad en las zonas céntricas, hacen que la clase dominante se aleje físicamente **del centro a la periferia**, creando barrios residenciales enjardinados y con residencias exentas, donde existirán nuevos diseños arquitectónicos y una calidad de vida superior a la que se abandona. En Montevideo, el primero de esos barrios es Colón (1872) al que seguirán otros en dirección de la costa cuando se ponga de moda la playa y la instancia social que implica.

Los caserones antiguos en los centros urbanos caen en manos de nuevas empresas, **las inmobiliarias**, que subdividen los espacios amplios, generalmente con tabiques de materiales livianos como yeso y madera, creando los primeros inquilinatos. La calidad de vida es de mediocre a terrible: servicios compartidos (baño, cocina, canilla, pileta) y prohibiciones de todo tipo (cocinar en las habitaciones, hacer ruido). Primeros síntomas del hacinamiento (una familia en una sola habitación), de promiscuidad (la ausencia de calefacción reúne a diversas edades y los dos sexos en una misma cama), y de degradación general de la vida urbana de los sectores mas pobres.

Las mismas inmobiliarias compran a muy bajo costo terrenos baldíos periféricos que destinan o bien a **barrios residenciales** ya mencionados como a barrios obreros, estos últimos generalmente de menor superficie, los que lotean y rematan públicamente.

El **damero** (calles que se cortan en ángulo recto determinando manzanas cuadradas o rectangulares) es utilizado como forma de planificación urbanística, no tanto como una concepción "racional" del espacio, sino como para facilitar el loteo y el calculo de las superficies (lado por lado), y por ende, del costo de la propiedad. El damero tiene consecuencias importantes en las ciudades del siglo XX, ya que el transito automovilístico se ve notoriamente enlentecido por esta planificación, que no crea calles en diagonal ni periféricas.

Tranvías, trenes y subterráneos se acercan a las barriadas obreras en frecuencias que comienzan con los horarios de entrada del trabajo y disminuyen a partir de la finalización de este. El ferrocarril entra en la ciudad y derrumba casas y manzanas enteras a su paso, alterando la imagen tradicional de la ciudad.

El anonimato colectivo, la religión, la cultura escrita

La creciente **masificación del individuo** (en el transporte, en el trabajo, en la calle, en su casa), hace que la individualidad retroceda. La despersonalización es cada vez más ascendente.

Las poblaciones urbanas abandonan la práctica formal de la religión y **las iglesias se despueblan**: el trabajo no deja lugar a dios. Los primeros en desaparecer son los varones jóvenes y trabajadores. La religiosidad se refugia en las mujeres (sector conservador por excelencia de la sociedad del siglo XIX) y en los ancianos. La Iglesia Católica, comprometida con planteos y caudas reaccionarias, se desprestigia notoriamente, contribuyendo al fenómeno.

Hay un **avance de la cultura escrita**: se publican y leen más diarios y más revistas, se envían más cartas. La industria tipográfica mejora y las enriquece ilustrándolas y agregándole reproducciones fotográficas hacia el final del siglo. La novela histórica o romántica se publica en folletines (generalmente los sábados o domingos, uno por capítulo), y alcanza una gran difusión y popularidad.

Las diversiones colectivas

Aparece **el espectáculo público**, al que ahora se accede a través de calles empedradas e iluminadas primero a gas y luego eléctricamente. Nuevo concepto, que acerca ciertas manifestaciones artísticas a la gente: el arte hasta entonces era un producto de consumo exclusivo de los sectores dominantes. La entrada es a un precio accesible y se construyen edificios pensados para tales espectáculos.

El **teatro popular** con obras breves (3 o 4 actos o incluso menos) es la diversión más generalizada. Los argumentos son simples y en lenguaje llano. Los personajes tienen caracteres claramente definidos y sin ambigüedades ("buenos" y "malos"). Las dos vertientes más notorias: el teatro para reír (la comedia burlona o picaresca) y el teatro para llorar (el melodrama). También el teatro social (planteo de problemas sociales o laborales) hacia el mismo periodo, primero en sindicatos y asociaciones obreras y luego en teatros barriales.

El **cine**, inventado simultáneamente en Francia y en los Estados Unidos en la década de 1890, comienza como una reproducción de la realidad, de manera fotográfica y periodística, pero rápidamente da paso a la ficción, al drama, el melodrama y a la comedia. Hacia 1910 comienza a elaborarse un lenguaje cinematográfico (plano americano, montaje, escenografía) que lleva las películas a argumentos que exigen más de uno o dos rollos, superando los 15 minutos de duración del principio y encaminándose el largometraje hacia las vísperas de la Primera Guerra Mundial (el primero importante: El Nacimiento de Una Nación, de David Griffith, en Estados Unidos, 1915, de 12 rollos, 187 minutos de duración).

El espectáculo público también tiene su razón de ser por el **surgimiento del ocio**, resultante de el acortamiento de la semana laboral, la estabilización y crecimiento de los sueldos (fundamento del surgimiento de la clase media, sobre todo empleada en los servicios y burocracia) y de las leyes sociales

(arrancadas al capital por la lucha obrera o concedidas por este para evitarla o atemperarla).

El campo lejano o inalcanzable es reproducido en la ciudad en su versión domesticada: el parque, lugar de encuentro y paseo de fin de semana. Por la misma época, auge de la bicicleta y el ciclismo, como evasión de la ciudad y sus problemas, también genera agrupaciones o clubes como instancia social.

El deporte

La actividad física de la antigüedad se ve sustituida por el deporte, sometido a reglas y arbitrado (el fútbol el boxeo). Primero en Inglaterra y luego exportado al resto del mundo. Practica al principio de la juventud de la clase alta, e luego imitado e impregnado por las clases obreras y pobres que encuentran en el un medio de notoriedad y prestigio primero, y de ascenso social después. Las clases altas abandonan entonces las prácticas deportivas originales y se encaminan a otras nuevas, evitando un contacto que les resulta intolerable.

La educación

Tomada como servicio por el estado, que comenzara a brindarla como tal, atiende a la preparación de un ejército de trabajo que debe estar al tanto de determinado paquete de conocimientos que lo habilite a funcionar en el nuevo capitalismo y la nueva producción. El estado interviene no solo porque el servicio es barato para el y porque necesita una población medianamente instruida: también la educación estatal disciplina al individuo, lo socializa y lo integra en una ideología oficial, laica, anti socialista y liberal que lo domestica socialmente. Esta ideología es el nuevo credo o fe oficial, que reemplazara a la religión con el patriotismo y el nacionalismo, en ocasiones agresivo. Los católicos se resisten ante tal avance (Francia, Alemania, Bélgica, en las décadas de 1870 y 1880) con poco éxito.

La revolución de los transportes y comunicaciones

El mundo se “achica” y se convierte en un mercado único. El desarrollo del ferrocarril, de la navegación a vapor, la invención del telégrafo y el teléfono y del automóvil marcan el período.

El **ferrocarril**, que comienza en 1825 en Inglaterra con la primera línea comercial Liverpool Manchester, creando los primeros estándares (trocha, construcción arquitectónica, ensamble de locomotoras y vagones), es una nueva industria en pocos años, que canaliza el excedente de capitales muy importante que existe, reclamando trabajo a otras ramas de la industria, como la metalurgia, la textil y otras. Tiene un efecto dinamizador muy notorio en la

economía, venciendo además las barreras geográficas o políticas que no permitían el desplazamiento del capital. El ferrocarril resiste además a las coyunturas desfavorables de la economía mas que otras industrias, porque no esta atado a plazos cortos.

La conquista del oeste norteamericano y la conquista del oriente por parte del imperio ruso son dos fenómenos económico políticos vinculados al ferrocarril y a los tendidos del primer tren transcontinental de los EEUU (1869) y del Transiberiano (1891-1904). El ferrocarril se vuelve conquistador y colonizador.

En este sentido, el ferrocarril es índice de avance. Los trazados europeos y norteamericano son en forma de red o grilla, llegando parejamente a todas las regiones y posibilitando en intercambio global y el fácil desplazamiento de mercaderías, capital y viajeros. En cambio, en el mundo colonial (Asia, África) o semi colonial (América Latina) los trazados son abanicos, cuyo perno esta en el o los puertos de introducción o salida de la producción de la potencia dominante (trazados de la India, Argentina o Uruguay). En este caso, el ferrocarril, a pesar de la creencia casi religiosa en el como símbolo de progreso, es índice de dependencia.

El trazado norteamericano aumenta de 14.000 km en 1850 a 385.000 km en 1910: loe EEUU nacen al costado de la vía férrea. A la primera línea transcontinental le suceden otras dos, paralelas, una al sur y otra al norte, creándose luego las transversales. Desde la primera guerra mundial el tendido norteamericano no crece en extensión, índice de su eficacia, ya conseguida desde aquel momento.

El ferrocarril es el **sinónimo del progreso** para la burguesía y para la gente.

La navegación a vapor

El pasaje **de la vela al vapor** comienza a principios del siglo XIX. Grandes sociedades regentean las compañías navieras, que nacen en el periodo.

El barco cambia el casco de madera por el de planchas de hierro para soportar el peso de la maquina de vapor. Por otra parte, este nuevo casco no necesita ser tan hidrodinámico como antes: los fondos serán chatos y permitirán bodegas de más capacidad y la propulsión motriz compensará la diferencia.

Las **compañías navieras** comenzaran a monopolizar la información económica en el mundo, de la que deben estar forzosamente al tanto, creando en los puertos que sus naves tocan las agencias informativas (la primera es Reuter's en 1866), que recogen precios, movimientos del mercado y luego datos políticos, siendo el origen de las actuales agencias de noticias.

Hay una creciente **especialización** de los distintos barcos para diversas cargas: el barco cisterna, el barco frigorífico, el barco de lujo y otros. En base a cada especialización se articulan compañías independientes.

El cruce del Atlántico, el océano más activo económicamente, disminuye en tiempo y costos: en 1620 el Mayflower, que llevo a los inmigrantes puritanos a América del Norte, tardo 65 días en el cruce; en 1838 el primer vapor hace el cruce en 15 días, y en 1949 el Queen Mary lo hará en 4 días (cruce desde Inglaterra a los Estados Unidos)

El canal de Suez (1869) y el canal de Panamá (1914) son las obras de ingeniería en tierra que modifican la navegación y el comercio mundial. Se vuelven puntos clave de dominación política y económica y en el proceso de integración del mundo: con el Canal de Suez, el viaje entre Liverpool y Calcuta se reduce en duración y costos en el 32%; con el Canal de Panamá el viaje Nueva Cork a San Francisco se reduce en un 60% y el viaje Londres - Sydney en un 25%.

El automóvil

Los primeros modelos de Benz y Daimler son de 1886 y todavía son más "carruajes sin ruedas" en su concepción que otra cosa. Pero poco después comienzan las industrias automotriz francesa (Peugeot, De Dion Boston) e inglesa, dando inicio al proceso de auge del automóvil. Las competencias denominadas rally a principio de siglo (Paris -Madrid 1903, Paris - Pekín 1908) son publicitarias del producto, y convocan a varios diseñadores y pilotos.

Sin embargo todavía el automóvil europeo se fabricaba por varios años casi a medida del comprador, razón que entre otras hará desplazar el auge automotor a los EEUU cuando Henry Ford comience el proceso de fabricación en serie en Detroit, en 1908, con el modelo "T". También en el periodo se produce el abandono del motor eléctrico por el motor a explosión.

La Ford Motor Company crea el método moderno de producción en la primera década del siglo con la cinta de montaje y tiene un desarrollo fulminante: en 1908 Ford tiene 13.000 metros cuadrados de fábrica y ocupa a 1900 obreros; en 1914 tiene 160.000 metros cuadrados de fábrica y ocupa a 14.000 obreros.

El Ford T, del que se fabricaron y vendieron 15.000.000 de unidades entre 1908 y 1927 es un ejemplo. Presentado como producto de mecánica sencilla, viene junto a un manual de usuario, redactado en un lenguaje comprensible, y se lo acompaña de una llave francesa y un destornillador con el que pueden removerse todas las tuercas y tornillos del vehículo. Ford crea una cadena de distribución de repuestos: el usuario solo tiene que comprar la pieza, convenientemente numerada e identificable, y cambiarla el mismo. Los ejes altos permiten usarlo incluso en el campo como en la ciudad, lo que se remarca en la propaganda, muy abundante. El modelo es repetido siempre igual: la frase

de Ford “El consumidor puede comprar un auto del color que quiera, siempre que sea negro” es característica.

En 1926 la Ford Motor Company crea su modelo “A”, del cual llega a vender 500.000 unidades incluso antes que el primero salga a la calle (a partir de los dibujos o maquetas), índice de confianza en la marca y de optimismo del mercado previo a la crisis de 1929.

La mentalidad victoriana

La figura de Victoria I de Inglaterra (1819-1901), reina de 1837 a su muerte, es emblema de la época en que el Imperio Británico se transforma en la **mayor potencia del mundo y de toda la historia**. La influencia económica, militar, política y sobre todo psicológica de Inglaterra es inmensa y alcanza a todo el mundo. Ni el Imperio Romano en la Antigüedad ni los Estados Unidos en el siglo XX alcanzaron semejante puesto, el primero por la extensión limitada (aunque importante) que ocupó, y el segundo por ver contrastada su preponderancia primero a nivel político por la Unión Soviética y luego a nivel económico por Alemania y el Japón en nuestros días.

La mentalidad o moral victoriana es la **mentalidad burguesa del siglo XIX**. Una burguesía vanidosa y optimista por sus triunfos a nivel económico y técnico, con una confianza ciega en la nueva fe laica, el progreso, y que sostiene filosofías como el utilitarismo (solo lo útil es lo bueno y a eso se debe tender) y el liberalismo (el libre cambio económico a nivel mundial). Una burguesía que además teme a cualquier manifestación revolucionaria y que mantiene a raya a las que entiende como peligrosas clases trabajadoras.

Sin embargo, la **confianza ciega en el cientificismo** se ve duramente contrastada con el surgimiento de la teoría evolucionista propuesta por Charles Darwin, en su libro “El origen de las especies” (1859), resultado de los largos viajes y reflexiones del sabio sobre el origen y desarrollo de las especies en la Tierra. Formulada de acuerdo al método científico y por ello difícil de refutar, la teoría evolucionista es un balde de agua fría al optimismo burgués del siglo XIX: según Darwin, el hombre no es creación divina sino el resultado de un proceso de cambios naturales. Las iglesias rechazan (incluso hasta hoy) violentamente sus alegatos, y los laicos quedan malparados por la demostración de la animalidad del hombre, acompañada por los descubrimientos de los primeros fósiles humanos (Hombre de Neanderthal, 1856).

La interpretación universitaria y burguesa del evolucionismo se dará la mano con los temores de la época: el **evolucionismo racial**, que dirá que el eslabón perdido entre los primates y el hombre son las razas inferiores como los negros, y el **evolucionismo social**, que vea en la torpeza, suciedad y desorden de la clase obrera las manifestaciones de una animalidad que habrá que corregir.

Florece **los manuales de conducta** en una época en que la escuela estatal comienza como servicio público. Son formas de imponer socialmente una conducta digna y empacada frente a la espontaneidad y desorden propios de la niñez y la juventud, épocas entendidas como el periodo del adulto imperfecto por la pedagogía de aquél tiempo.

Las posturas rígidas, en la calle, la mesa, en sociedad en general, son las más valoradas. Se inculca el hábito de la higiene personal, el silencio en la mesa, y una fuerte represión sexual. En los tres casos, el desterrar toda conducta desordenada y “animal” es manifiesto. Se destierran y lavan los olores corporales con el baño, se convierte la instancia social de la mesa en una ceremonia silenciosa y carente de sensualidad, y se condena la sexualidad fuera del matrimonio como desgaste inútil de energía.

Tras ello se encuentran los temores y las fobias de una sociedad que el decir de Sigmund Freud, siente el “**malestar de la cultura**”: el avance de la civilización aleja al hombre de su cercanía con sus orígenes, que son olvidados y disimulados bajo una densa capa de pudores, prohibiciones y vergüenzas.

Los trabajadores son “moralizados”: se les prohíbe el alcohol (se asocia la enfermedad del alcoholismo con las clases bajas), se entiende que tras sus diversiones simples y a veces brutales se esconde la desobediencia al patrón y el socialismo acechante. Los obreros son vistos como los seres más brutales, sucios, lujuriosos y peligrosos de la sociedad. Escuela y religión se encargan del proceso “moralizante” y represivo.

La mujer es idealizada como ama de casa ejemplar, el “reposeo del guerrero”, la perfecta anfitriona que sabe tocar el piano, hacer un arreglo floral y embellecer la casa, pero se considera peligroso que estudie en la Universidad, que desempeñe trabajos de varón y que vote. Una profunda sexofobia la hace responsable del adulterio (castigado penalmente en la mayor parte de los códigos penales de la época), como elemento provocador. Se la cubre con una vestimenta que solo deja ver la cara y las manos. Se la sume en la ignorancia de su propio cuerpo y sus funciones, se la convierte en una criatura sometida, domesticada e ignorante.

La ruptura tiene lugar con el movimiento sufragista (pro voto femenino) desde 1880, originado en la clase media y calificado como “pequeño burgués” por los socialistas. Durante la Primera Guerra Mundial (1914-1918) la mujer sustituye en fábricas de armas y de alimentos envasados al varón, con lo cual se equipara muchas veces su sueldo al de aquél. La independencia económica posibilita las otras independencias y se comienza un proceso de liberalización de las costumbres.

El vestido se aligera para evitar riesgos laborales y por la carestía del material: en la década de 1920 se hace más ceñido al cuerpo, que por otra parte baja de peso (mujer robusta o gorda = mujer de la clase alta) y deja de marcar o

exagerar los atributos secundarios de lo femenino. Los nuevos ideales femeninos son tomados por la cinematografía y difundidos. Enorme resistencia de los sectores conservadores y reacción del **fascismo** a ello.

Esta ficha corresponde a la unidad 4 del curso de Historia de 5º Humanístico, Liceo n° 6, años 2006 y 2007.

Prof., Rodolfo Tizzi

rod@internet.com.uy

<http://www.geocities.com/rtizzi>