

El carácter poliédrico y complejo de la realidad urbana la configura como un campo de actuación privilegiado para la colaboración de diversas disciplinas científicas como la geografía, arquitectura, economía, sociología, derecho o historia. Desde una perspectiva específicamente histórica, las infraestructuras urbanas permiten, a su vez, una pluralidad de aproximaciones: desde la más global de la historia urbana en general a las aportaciones de la historia económica, empresarial, financiera, de la tecnología o de la intervención pública.

A caballo entre la historia económica y la historia empresarial se mueve la obra que comentamos, fruto maduro de varios congresos desarrollados entre 1997 y 2002. Las aportaciones cubren esencialmente Europa occidental y los gigantes sudamericanos (Brasil y Argentina), echándose quizás en falta alguna experiencia de otras áreas de Europa y Norteamérica. Cronológicamente la mayoría de las contribuciones se centran en el período de la Segunda Revolución Tecnológica, durante la cual tiene lugar la formación de las principales infraestructuras urbanas. Desde el punto de vista sectorial, los editores han optado deliberadamente por limitarse a los servicios públicos en red, acogiendo a un concepto -las redes- que se viene abriendo paso con fuerza en los últimos años en variadas temáticas de investigación: las redes empresariales o las redes de emigrantes, por ejemplo. Desde este punto de vista, el libro se estructura en tres grandes apartados: el primero de carácter un tanto genérico, dedicado a la vida local y la inversión municipal, y los otros dos, ya más cla-

Urban Growth on Two Continents in the 19th and 20th Centuries. Technology, Networks, Finance and Public Regulation.

Autores: Andrea Giuntini, Peter Hertner y Gregorio Núñez (Editores)

Editorial: Ed. Comares, Granada, (2004)

Páginas: 291

ISBN: 84-8444-912-2

[198]

ramente delimitados, ocupándose del transporte urbano uno y del agua y la energía el otro, con una organización interna cronológica. Como ausencias, cabría también aludir aquí a la inexistencia de trabajos sobre el importante sector de las telecomunicaciones. En cualquier caso, la obra reúne un elenco suficientemente representativo de trabajos sobre la temática en cuestión, tanto desde el punto de vista temporal, espacial, sectorial y de enfoque. En este sentido, cabe reseñar que todos los autores tienen una amplia trayectoria investigadora en el campo de los servicios públicos urbanos, siendo referentes en sus respectivos países, aunque algunos trabajos son básicamente reelaboraciones de obras anteriores.

Como suele ser habitual -y práctico- últimamente en este tipo de obras colectivas, se incorpora una bibliografía común al final del libro.

Robert Millward cuantifica la inversión municipal en la Inglaterra victoriana y su impacto en la mortalidad, adentrándose en el debate abierto por los demógrafos acerca de las complejas causas del declive de la mortalidad en las sociedades occidentales. El autor se suma a la corriente crítica que niega la incidencia inicial de las mejoras en la infraestructura sanitaria, concediendo un mayor valor explicativo a los avances, cuantitativos y cualitativos, en el stock de capital inmobiliario y en la provisión pública de agua y alcantarillado.

Por su parte, Gregorio Núñez entronca la dotación de nuevos servicios municipales en España a principios del siglo XX con la modernización -económica, social y política- de

las ciudades españolas, protagonizada por una nueva generación de políticos y empresarios. No obstante, reconoce que este proceso se limitó esencialmente a las grandes urbes y a las vascas, peculiaridad de estas últimas que se repite en otros trabajos y que convendría explicar en detalle.

Andrea Giuntini resalta el papel del movimiento higienista que a finales del XIX impulsó en Italia la modernización del aprovisionamiento domiciliario de agua y la eliminación de las aguas residuales. Al igual que Millward, le atribuye un papel determinante en el descenso de la mortalidad, especialmente de enfermedades como el tifus o la gastroenteritis. No obstante, las estadísticas de principios del XX muestran todavía una situación bastante precaria, acorde con el nivel general de desarrollo del país. A esa altura, sin embargo y a diferencia del caso español, la municipalización del servicio de aguas era una realidad -y un buen negocio- en bastantes capitales italianas.

El trabajo de Álvaro Ferreira da Silva trata de las restricciones fiscales a los intentos municipalizadores de servicios públicos en Lisboa, aunque erróneamente ha sido ubicado en el apartado de transporte. El autor se interroga acerca de la paradoja de un Ayuntamiento reacio a municipalizar ningún servicio y su apuesta radical por la municipalización de la propiedad urbanizable. En su opinión, las limitaciones hacendísticas justificarían lo primero, mientras que la apropiación de la plusvalía explicaría lo segundo.

Paolo Capuzzo lleva a cabo un atrayente estudio comparativo del

transporte urbano en dos ciudades centroeuropeas, Viena y Berlín, desde la tracción animal a su electrificación, manejando variables económicas y políticas. Capuzzo relaciona la modernización del transporte en Viena con el cambio político local de liberales por socialcristianos y la entrada en escena de la Siemens. El posterior monopolio municipal de los tranvías ocasionará la semiparalización de otros modelos de transporte, como el ómnibus o el ferrocarril de cercanías, mucho más desarrollados en Berlín. En esta última ciudad la fragmentación del espacio político local dificultó la unificación de la gestión del transporte, requisito para su modernización. No obstante, el apoyo decidido del gobierno alemán a la industrialización -a diferencia de lo sucedido en Austria- impulsó su red ferroviaria suburbana.

Raúl García Heras aporta la perspectiva latinoamericana en su artículo sobre el transporte en Buenos Aires durante los dos primeros tercios del siglo XX. El autor establece cuatro etapas. Hasta la Gran Guerra el Metro y los ferrocarriles de cercanías juegan un escaso papel frente al tranvía. Durante el período de entreguerras el sistema se hace más complejo, con la fuerte irrupción de los autobuses y los “colectivos”. Los crecientes problemas y la llegada del peronismo al poder originan la creación de un organismo corporativo mixto que monopoliza el transporte, a semejanza de lo ocurrido también en las metrópolis españolas por los mismos años. Finalmente, a principios de los 60 el modelo colapsa, impulsando la oferta privada de servicios de autobuses, sobre todo en las zonas suburbanas.

El estudio de José Luis Hernández Marco se sitúa en un contexto más actual, analizando el transporte urbano de Vitoria en las últimas cuatro décadas. Su trabajo resulta especialmente interesante por centrarse por primera vez y en perspectiva histórica en este período reciente y en una empresa municipal de transportes. El investigador observa dos fases claras, delimitadas por la crisis económica y la transición política municipal a finales de los setenta. En la primera etapa el aumento de usuarios permitió a la compañía, a pesar de la congelación de tarifas, recoger beneficios. La crisis económica de los 70 y la mejora cuantitativa y cualitativa del servicio empeoraron la cuenta de resultados. La situación sólo se pudo remontar a partir de la siguiente década mediante un aumento sostenido de las subvenciones municipales.

A la importante temática del agua se dedica un sólo artículo, el de Juan Manuel Matés que realiza una visión de largo plazo sobre el desarrollo del servicio en España durante los dos últimos siglos. Éste se ha caracterizado por la adopción de una variada gama de modelos organizativos, condicionados por factores financieros, tecnológicos y de demanda. No obstante, se pueden delimitar tres grandes etapas. Hasta la Guerra Civil predomina la iniciativa privada. El franquismo propiciará la municipalización del servicio, que sufrirá los embates neoliberales con la crisis económica e ideológica de los 70 que dará paso a una progresiva aunque todavía incompleta privatización.

El sector energético aglutina cuatro investigaciones, dos de ellas referidas a Brasil. Dieter Schott reflexiona sobre

[200]

el impacto de la electrificación en el desarrollo urbano alemán anterior a la Primera Guerra Mundial. En su opinión, sus efectos dependieron de un conjunto complejo de factores, como el momento de puesta en marcha, la tecnología adoptada y su integración con las estrategias urbanas de crecimiento a largo plazo. En cualquier caso, la influencia de la electrificación resultó notable no sólo en el impulso a la potente industria electromecánica o en la localización empresarial sino también en los hábitos de la población urbana, aunque la electrificación doméstica será un fenómeno posterior.

Katia Martínez sitúa los orígenes del gas en Brasil a mediados del XIX - impulsado por el Barón de Mauá- en el espejo europeo, con su influencia tecnológica, financiera y regulatoria. Resulta sugestiva su afirmación de que el modelo organizativo del gas condicionó las características de posteriores servicios públicos, principalmente la electricidad.

Continuando en el observatorio brasileño, César Honorato analiza los enfrentamientos entre dos poderosas compañías eléctricas en el Río de Janeiro de entre siglos. La Guinle & Co representaba al capital autóctono, mientras que la Rio de Janeiro Light & Power pertenecía a empresarios canadienses. La fortaleza de esta última impidió a la Guinle romper su monopolio carioca, obligándole a buscar mercados alternativos en otras localidades, que acabará cediendo a la estadounidense Amforp en 1927. En este sentido, cabe reseñar que los diversos estudios dedicados a Sudamérica ponen de manifiesto la decisiva importancia del capital extranjero en la puesta en marcha de sus servicios públicos

urbanos.

En el único trabajo no individual, Marco Doria y Peter Hertner llevan a cabo un interesante análisis comparativo de la electrificación de Génova y Barcelona antes de la Gran Guerra. En ambas urbes la AEG fue el principal agente, proveyendo tecnología y recursos financieros a través de la *Unternehmerschaft*, estrategia consistente en promover la creación de compañías eléctricas y tranviarias que generasen demanda de productos electromecánicos. No obstante, en el caso de Barcelona también hubo una importante presencia francesa y norteamericana, esta última protagonizada por el famoso grupo Pearson, que acabará monopolizando el mercado barcelonés.

Finalmente, Alexandre Fernández estudia la evolución de la regulación del gas y la electricidad en la ciudad de Burdeos durante los siglos XIX y XX, temática a la que dedicó su tesis doctoral. El autor resalta el carácter peculiar de la experiencia bordelesa, que atravesó importantes cambios institucionales en dicha regulación. Hasta la primera posguerra mundial ambos servicios se mantuvieron en manos privadas, procediéndose entonces a su municipalización. El suministro eléctrico no se nacionalizó hasta 1956, mientras que el gas se mantuvo bajo control municipal hasta 1991, en que pasó a ser gestionado mediante una empresa mixta.

En suma, estamos ante una obra que puede resultar atractiva tanto para especialistas en Historia urbana como en Historia empresarial.

Alberte Martínez López
Universidade da Coruña