

- **Mesa Nº: 30**
  
- **Título de la mesa:** Cultura técnica, modernización e territórios em construção: estudos e aportes metodológicos em História Urbana da Argentina, do Brasil e da Espanha
  
- **Eje temático:** Infraestructuras urbanas y del territorio
  
- **Resumen:** Esta sessão articula pesquisas e trabalhos que problematizam metodológica e teoricamente a dimensão cultural e social da construção técnica dos territórios em modernização na segunda metade do século XIX e nas primeiras décadas do século XX. O desenvolvimento de novas tecnologias de comunicação e circulação *pari passu* à expansão dos capitais e à reorganização do sistema produtivo mundial levaram a diversas e profundas mudanças territoriais que tiveram implicações na macro escala regional até a micro escala intraurbana. Assim, para além de uma perspectiva comparativa, esta sessão aponta para a busca de paralelismos, generalizações e também particularidades que se estabeleceram em meio a processos homogeneizantes de modernização. Para tanto, parte das análises das relações entre a cultura técnica moderna, as novas redes de infraestrutura e as transformações sociais e culturais que se fomentaram em meio à construção dos territórios de regiões periféricas ou cuja industrialização se deu com atraso em relação aos centros econômicos e de poder do capitalismo mundial. Apresenta, a princípio, estudos que unem grupos de pesquisas localizados na Espanha, Argentina e Brasil e mais especificamente trazendo abordagens exemplares da Ría de Bilbao, do Norte da Patagônia e do Nordeste brasileiro. A essa perspectiva se agrega a discussão sobre a reestruturação das centralidades urbanas e das redes territoriais a partir das novas bases materiais e do contexto da virada para o século XX, atravessado pela emergência e consolidação das disciplinas científicas, dos campos profissionais, assim como de uma nova e mais complexa cultura urbana, a partir dos casos de Natal, Bilbao e, sobretudo, do de Madrid. Procura, dessa forma, estabelecer um diálogo produtivo sobre os esforços de construção das redes técnicas; as relações entre as linhas férreas e os portos; as delimitações das fronteiras; a circulação de saberes e de técnicos e profissionais; a própria formação de uma cultura técnica moderna, forjada no enfrentamento desses (novos) territórios em construção; as transformações sociais, demográficas e culturais, no campo e na cidade; as mudanças e ampliações do horizonte de percepções, representações e de enunciação dos problemas urbanos. Ademais, propõe também ampliar o debate sobre o uso dos documentos técnicos, das séries quantitativas, das peças gráficas (desenhos, mapas, projetos, esboços, fotografias de documentação), dos relatórios oficiais, enfim, como fontes, ainda que por vezes difusas e fragmentadas, que podem renovar e aprofundar as perspectivas da história urbana. Isto é, o foco na dimensão técnica não restringe, ao contrário, amplia as possibilidades de leitura e compreensão das dimensões culturais, sociais, simbólicas dos processos de construção dos territórios.

- **Coordinadores:**

- **Nombre del coordinador 1:** Angela Lucia Ferreira
- **E-mail coordinador 1:** angela.ferreira@pq.cnpq.br
- **Afiliación Institucional del coordinador 1:** Departamento de Arquitetura - Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN

- **Nombre del coordinador 2:** Jose Maria Beascoechea Gangoiti
- **E-mail coordinador 2:** jm.beascoechea@ehu.eus
- **Afiliación institucional del coordinador 2:** «Departamento de Historia Contemporánea - Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea - UPV/EHU»

- **Ponencias:**

- **Nombre ponente 1:** George Alexandre Ferreira Dantas, Angela Lucia Ferreira
- **Afiliación institucional:** Departamento de Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN
- **E-mail:** georgeafdantas@gmail.com, angela.ferreira@pq.cnpq.br
- **Título:** Fontes e questões para uma história da cultura técnica moderna no Brasil
- **Resumen:** A delimitação conceitual da “dimensão técnica” das secas constitui um dos eixos principais de investigação do grupo de pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCurb, UFRN, Brasil) nos últimos anos. A compreensão da problemática das “secas” como parte do processo de articulação eficiente do território – da nação, da região e ou da cidade –, que vinha se processando desde meados do século XIX, fundamentou-se em amplo escopo documental. Desde relatórios técnicos do governo central, imperial e republicano, aos esboços de cadernos de viagem, das planilhas orçamentárias das pequenas e grandes obras aos documentos de contratação de profissionais e serviços, da criação de um corpus jurídico sobre a gestão das águas e das florestas aos embates nos periódicos especializados de vários campos profissionais, esse material ajuda a entender como o tema foi transformado em um problema-chave para pensar (e planejar e agir sobre) o território do Brasil. O trabalho propõe então refletir as possibilidades teóricas e conceituais, assim como as questões metodológicas, no trato desse amplo corpus documental que pode e tem sido mobilizado também para discutir a emergência e formação das modernas disciplinas voltadas para o conhecimento, gestão e transformação do território, do espaço, das cidades, como a geografia, as ciências sociais, a arquitetura e o urbanismo. Isto é, aponta para a necessidade de debater a noção e a possibilidade de se falar em cultura técnica moderna no Brasil.

- **Nombre ponente 2:** José María Beascochea Gangoiti
- **Afiliación institucional:** Departamento de Historia Contemporánea - Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea - UPV/EHU
- **E-mail:** jm.beascochea@ehu.eus
- **Título:** Especialización espacial e infraestructuras en el origen de una nueva cultura urbana en Bilbao, 1876-1936
- **Resumen:** Tras siglos de exitosa dedicación mercantil en la ciudad de Bilbao, durante la primera mitad del siglo XIX la ruptura del modelo practicado derivó en una profunda crisis, con repercusiones en el ámbito socioeconómico pero también político (guerras civiles carlistas). La resolución vino de la mano de una rápida y profunda industrialización (completada antes de 1900), iniciada en la minería del hierro y la siderurgia, pero pronto ampliada a nuevos sectores industriales y de servicios. Este brusco proceso implicó afectó a todo el ámbito del tramo final de la ría, pero su dirección recayó siempre en el mismo Bilbao y sus elites, que ejercieron un estricto dominio territorial. Ello implica una apropiación directa de los espacios claves, un estricto control de la definición de áreas (industria, ocio, puerto, residencia obrera y cualificada...) y especialmente en la definición y el trazado de las infraestructuras: muelles, carreteras, ferrocarriles, puentes..., todo se diseñó desde Bilbao y únicamente atendiendo a sus intereses. Una vez consolidada la industrialización, especialmente tras la Primera Guerra Mundial, los cambios organizativos en las empresas, la creación de nuevas redes técnicas, el desarrollo de los servicios y del sistema financiero, derivaron en una progresiva concentración de oficinas centrales en el área del Ensanche de Bilbao, que a la vez alojaba la residencia de las elites y de los cuadros técnicos y profesionales directores, conformación embrionaria de un distrito central de negocios. El objetivo central consistirá primero en documentar este proceso, dividido en esas dos grandes fases antes y después de 1900. A partir de ello se tratará de analizar sus implicaciones en el ámbito residencial, económico e incluso político incluyendo el impulso sustancial que supuso a la difusión de una nueva cultura urbana, que conllevaba el triunfo de los valores asociados a la modernidad y una redefinición de la imagen de la ciudad.
  
- **Nombre ponente 3:** Pedro A. Novo López; Susana Serrano Abad
- **Afiliación institucional:** Departamento de Historia Contemporánea - Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea - UPV/EHU
- **E-mail:** pedro.novo@ehu.eus, susana.serrano@ehu.eus
- **Título:** Bilbao, hacia la ciudad estrangulada (1876-1975)
- **Resumen:** Los primeros planificadores del Bilbao moderno tuvieron en cuenta, en sus diseños, la importancia que para el desarrollo de la ciudad habían de tener la ría-puerto y el ferrocarril, de ahí que constituyeran un elemento clave en la organización de la estructura urbana proyectada. Una ría y un puerto que, a lo largo del primer tercio del siglo XX, se convirtieron en la columna vertebral, el eje director del espacio metropolitano,

al que se fueron incrustando líneas de ferrocarril, carreteras e industrias. En esta etapa inicial el espacio en la ciudad no representaba un problema, dada la ampliación de sus límites jurisdiccionales. Sin embargo, el hecho de que el Plan de Ensanche (1876) y el de extensión (1927) tuvieran como función la de regular la edificación, no la de urbanizar y organizar el territorio, contribuyó definitivamente a que las infraestructuras portuarias y ferroviarias y la industria se extendieran y consumieran los suelos más favorables y aptos para la urbanización. Desde los años 40 se contó con un nuevo y auténtico instrumento de planificación y ordenación urbanística para todo el conjunto del área metropolitana de Bilbao. Este Plan general comarcal de 1945 potenció al máximo las funciones portuarias, industriales y urbanas, al igual que su sucesor de 1961, en un período de espectacular crecimiento demográfico. El resultado fue la congestión y saturación urbana, el desequilibrio en la ordenación y organización del área metropolitana, la entrada en conflicto de los distintos usos del suelo, los déficits medioambientales. El presente trabajo plantea como objetivo el análisis detallado de los mencionados instrumentos de ordenación y planificación urbanística a lo largo de 100 años de fuerte expansión urbana e industrial (1876-1975), los objetivos propuestos y la ciudad resultante, fruto de un fuerte desarrollismo y de la ausencia de mecanismos de control.

- **Nombre ponente 4:** Carlos Mazza, Perla Bruno
- **Afiliación institucional:** Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño - Universidad Nacional de Mar del Plata - UNMDP
- **E-mail:** cjmazza@mdp.edu.ar, pbruno@mdp.edu.ar
- **Título:** Argentina 1900-1940: Infraestructuras y construcción del territorio en el norte de la Patagonia Argentina
- **Resumen:** La Patagonia norte, a pesar de constituir un territorio con recursos hídricos y energéticos, con variadas posibilidades productivas –agrícolas y ganaderas, forestales e industriales– y bellezas naturales y paisajísticas, continúa aun a inicios del siglo XX casi deshabitado y prácticamente desconocido. Es así que a lo largo del siglo pasado, este territorio ha sido –y aún sigue siendo– objeto de múltiples consideraciones de diverso tipo, concentrando un proceso histórico que se ha visto interceptado por cuestiones espaciales, donde las infraestructuras tuvieron un rol determinante. Basados en la hipótesis general de que las infraestructuras territoriales y los procesos técnicos se vinculan a matrices conceptuales que van más allá de lo estrictamente técnico, entendemos que la historia de los proyectos, realizaciones y estudios para la provisión de distintas infraestructuras debe ser realizada desde un enfoque eslabonado que incluya las dimensiones de lo cultural y lo social, además de los habituales enfoques políticos y económicos. Con el objetivo de aportar al conocimiento de la construcción del territorio norpatagónico tanto como ámbito productivo y región de turismo nacional, se propone estudiar históricamente y de manera conjunta y articulada un conjunto de operaciones de infraestructura territorial vinculadas a ferrocarriles, carreteras, fundaciones urbanas,

propuestas de pasos interoceánicos, estudios técnicos territoriales y de propuestas de promoción productivas y turísticas, asociándolos a las transformaciones culturales, políticas y económicas del período 1900-1940. Momento en el que se producen importantes transformaciones en la construcción y transformación territorial, a la vez que representa el lapso en el que se suman al ámbito de la naturaleza nuevas prácticas culturales en nuestro país. Finalmente, el enfoque interpretativo se realiza centrando el análisis en aquellos puntos de la trama histórica que al articularse puedan dar cuenta de la totalidad.

- **Nombre ponente 5:** Rubén Pallol Trigueros
- **Afiliación institucional:** Departamento de Historia Contemporánea - Universidad Complutense de Madrid - UCM
- **E-mail:** rpallolt@ucm.es
- **Título:** Madrid 1930, ciudad cosmopolita: el impacto de los nuevos medios de comunicación y transporte en la germinación de la cultura urbana moderna.
- **Resumen:** La ponencia abordará el impacto que el despliegue de nuevas infraestructuras y la conexión mediante nuevos sistemas de comunicación y transporte tuvieron en la cristalización de una nueva cultura urbana en Madrid entre 1850 y 1936. La evolución de la capital española, inmersa en un acelerado proceso de crecimiento poblacional y de cambio urbano, obligó a que sus gobernantes introdujeran a partir de 1850 una serie de mejoras en su gestión y organización (desde los proyectos de ampliación urbana o de Ensanche, la traída de aguas y su evacuación, la implantación de nuevos sistemas de transporte) que transformaron radicalmente el comportamiento de sus habitantes. Surgió así un contexto social nuevo que transitó de la sociedad de Antiguo Régimen a la de clases sociales y el protagonismo de las masas, caracterizada por la fragmentación de los espacios urbanos: a la oposición entre barrios y pobres se sumó el de los espacios de ocio y de consumo del centro y los barrios residenciales de la periferia, los espacios industriales y los de servicios, en una ciudad crecientemente multiforme. A todo ello hay que añadir la cada vez más íntima conexión de Madrid con el resto de grandes ciudades occidentales, merced a una vertiginosa revolución de los transportes y comunicaciones entre 1850 y 1940 y que se tradujo en un intercambio cada vez más intenso de mercancías e información y la llegada de nuevos referentes culturales sin los que no pueden ser entendido el surgimiento de nuevas identidades sociales puramente urbanas. El texto presentada recogerá todos estos procesos, en un intento de mostrar el impacto cultural y social que produjo la transformación de las infraestructuras urbanas y su modernización, particularmente el transporte y las comunicaciones, como factores fundamentales en la cristalización de una gran urbe cosmopolita que era Madrid en 1930.
- **Nombre ponente 6:** Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros

- **Afiliación institucional:** Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN
- **E-mail:** gabrielleopoldino12@gmail.com
- **Título:** Costurando o tecido territorial: a ferrovia Natal a Nova Cruz e a formação de rede urbana no Rio Grande do Norte (1873-1913)
- **Resumen:** A Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz constituiu a primeira linha férrea do Rio Grande do Norte, interconectando a capital potiguar com as cidades e regiões produtivas ao sul da província em fins do século XIX. Construída entre 1879 e 1883, essa via desempenhou papel primordial no desenvolvimento urbano de Natal, a partir do incremento de sua economia – como ponto de escoamento portuário de produtos, principalmente do açúcar – e também em uma perspectiva regional ao interconectá-la com outras capitais nordestinas, como Cidade da Paraíba e Recife, ao ser encampada pela companhia inglesa *Great Western Railway Company* em 1901. Este trabalho tem como objetivo analisar a conjuntura de implantação dessa ferrovia no território norte-riograndense e suas implicações na economia espacial da região e cidades abrangidas, apontando elementos ao estudo da formação de uma rede urbana encefálica capitaneada por Natal. Metodologicamente, parte-se de dois principais eixos de análise: a construção das infraestruturas – caminhos, pontes, estações – e o desenvolvimento econômico da estrada – movimento de mercadorias e passageiros, receitas e despesas. A análise relacional entre esses dois vieses permite a compreensão de como se dava a distribuição espacial dos valores pagos pelos fretes de mercadorias e sobre as passagens nas estações da referida linha aferindo, assim, relações comparativas nesse esquema de concentração. O recorte temporal parte do ano de assinatura do contrato da ferrovia (1873) ao ano seguinte (1913) àquele em que sua estação terminal é transferida para a cidade de Itamataí, na Paraíba, alterando assim a lógica de fluxos preestabelecida. As principais fontes primárias de pesquisa são os Relatórios de Governo do Estado do Rio Grande do Norte e os Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas, órgão responsável pela fiscalização das vias férreas brasileiras nas primeiras décadas do século XX.
  
- **Nombre ponente 7:** María Laura Bertuzzi, Julieta Carlotta
- **Afiliación institucional:** Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo - Universidad Nacional del Litoral institucional / Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo - Universidad Nacional del Litoral institucional
- **E-mail:** mlba\_@hotmail.com, julietacarlotta@hotmail.com
- **Título:** La construcción histórica del paisaje ribereño del río Paraná. Tramo La Guardia – San Javier.
- **Resumen:** La investigación que se presenta se vincula a la tesis doctoral defendida en diciembre de 2015 en la Universidad Politécnica de Catalunya. Sostiene que en proceso de antropización de la ribera del río Paraná, se produjo una adaptación de los modelos de ocupación urbano y territorial que condujo a un paisaje más resiliente ante la exigente

demanda hídrica. Se analiza en tres escalas (objeto, ciudad y territorio) cómo los elementos conformadores del paisaje resolvieron las demandas referidas durante los siglos XIX y XX, transformando la matriz reticular en un rizoma más resistente y desarrollando estrategias de construcción específicas. Se analizan entonces puntos, líneas y áreas que se agrupan en puertos y establecimientos productivos como catalizadores de las tensiones territoriales; líneas férreas, rutas, puentes y defensas cómo líneas de estructuración de escala geográfica y finalmente áreas urbanas, suburbanas y rurales como particulares disposiciones de las localidades ribereñas y de sus áreas circundantes. Resulta particularmente interesante señalar que el área analizada está conformada por poblados ubicados a la vera del río San Javier, el arroyo Santa Rosa y el río Colastiné que fueron fundados como parte del proyecto de modernización y desarrollo de colonias agrícola-ganaderas de la provincia de Santa Fe y que resultaron históricamente desfavorecidos en comparación a otras colonias establecidas en áreas mediterráneas y vinculadas a los puertos mediante el ferrocarril. La postergación económica y el atraso infraestructural que los signaron permitieron sin embargo la emergencia de actividades que conservaron y conformaron un paisaje particular que hace posible la coexistencia de islas preservadas, áreas agrícola-ganaderas, desarrollos urbanos y turísticos convirtiendo así los factores que las desfavorecieron en los potenciales impulsores de su desarrollo.

- **Nombre ponente 8:** Renato Leite Marcondes, Fernanda Massarotto Dandaro
- **Afiliación institucional:** Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade de Ribeirão Preto - Universidade de São Paulo - USP
- **E-mail:** rlmrcon@usp.br, fernanda.dandaro@gmail.com
- **Título:** Obras públicas no contexto regional: secas e gastos no Nordeste Brasileiro (1860-1940)
- **Resumen:** As secas no Nordeste brasileiro não são um problema recente. Pelo contrário, existem relatos de secas no semiárido nordestino desde o século XVI. Para tentar minimizar os impactos das estiagens e promover o desenvolvimento dessa região, o governo atuou mediante ações localizadas nas áreas atingidas, incentivando estudos, melhorando o conhecimento do território e realizando obras contra as secas. Esse processo culminará na formação de instituições específicas para essa finalidade no início do século XX, como a Inspetoria de Obras contra as Secas. Uma maneira de avaliar o combate às secas é analisar os gastos públicos da União, que foram feitos nas províncias afetadas e se houve despesas específicas contra a seca. Já existe uma literatura dedicada à centralização política e econômica no II Reinado, concentrando a divisão de recursos em poucas províncias. No período de 1860 a 1889, os gastos do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas cresceram, podendo ser associados em parte ao combate às secas no Nordeste, como a de 1877-79. Nessa pesquisa procuramos avançar nessa discussão, respondendo as seguintes questões: Como se distribuía os gastos totais do Ministério de Obras Públicas entre as províncias? Qual a participação dos gastos com

obras em relação ao total do ministério? Existe uma relação entre as secas no Nordeste e os gastos desse Ministério nessas províncias? Em que consistiam os gastos das obras contra as secas e onde foram realizados? Analisaremos os gastos com obras públicas por províncias durante os anos de 1860 e 1940. Os dados quantitativos serão coletados dos Balanços anuais da Receita e Despesa do Ministério de Obras Públicas, desde 1860 até 1914. Uma análise mais qualitativa dos gastos contra as secas será calcada nos relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas de 1909 a 1940, bem como relatórios da Inspeção de Obras Contra as Secas.