

Nieto Nadia
FaHCE. UNLP
nietonadia.sd@gmail.com
No publicar en actas

Reformas urbanas y reconfiguración de los entramados económicos, políticos, sociales y culturales: París y Viena durante la segunda mitad del siglo XIX.

Introducción

La presente ponencia tiene como objetivo abordar y problematizar los procesos de transformación de dos ciudades que pueden ejemplificar perfectamente la dialéctica establecida entre la Modernidad y los proyectos de reforma urbana que se ejecutaron a mediados del siglo XIX. ¿por qué estas ciudades? París y Viena pueden servir para pensar las dinámicas específicas que se fueron desarrollando a partir de lo que conocemos como “el boom capitalista” y ante el fracaso de las revoluciones de 1848, es decir, a partir de la década de 1850 en adelante.

La selección del tema responde a la renovación de perspectivas en torno al estudio de los grandes procesos que atravesaron el siglo XIX desde diversos enfoques -geográficos, históricos, sociológicos, entre otros-. El objetivo será abarcar estas experiencias como fenómenos arquitectónicos o urbanísticos, pero sobre todo como un entramado más complejo recuperando los aspectos políticos y económicos y donde los aspectos sociales o culturales se interpretan como parte fundamental de la dinámica general.

París

Para intentar superar la crisis capitalista en curso durante la década de 1850 se ideó un plan de reforma urbana nunca antes encarado en la capital francesa.

La segregación socio-espacial, la congestión del centro, el aislamiento de algunos barrios periféricos, la especulación inmobiliaria, entre otros, son fenómenos que, durante mucho tiempo, la burguesía -en general- no había percibido como *desorden*. Empezaron a preocuparse por algunos de estos aspectos cuando esta forma de organizar

la ciudad amenazó con la destrucción del orden capitalista que se estaba intentando imponer. En este sentido, la planificación urbana aparece como una respuesta para detener lo inaceptable del caos urbano.

A finales de la década de 1840 París se encontraba en una situación muy compleja. Por un lado, la crisis social, pues más allá de la derrota de los obreros en las barricadas de junio del '48, la tensión latente era altísima. Por otro lado, la economía venía arrastrando la crisis de capital más importante que había tenido hasta ese momento. En este sentido, las reformas urbanas que se proyectaron tuvieron varios propósitos que no fueron excluyentes entre sí.

La planificación de la ciudad, es decir, el ordenamiento del territorio regulando las contradicciones, implicó establecer algo así como *desórdenes programados* (Harvey, 2008).

El barón de Haussmann, prefecto del Sena y encargado de estos planes, invirtió sus energías en intentar resolver el problema económico -excedente de capital y desempleo generalizado- mediante los planes de reforma urbana.

Reconstruir y reorganizar el espacio parisino no sólo absorbió enormes cantidades de trabajo y capital, sino que además fue un instrumento de estabilización social (Harvey, 2008).

La escala del proyecto haussmanniano es algo para destacar. En las décadas precedentes ya se habían estado debatiendo diversos planes de reforma (socialistas utópicos, entre otros. Los proyectos eran mucho menos ambiciosos aunque muy difíciles de ser llevados a cabo).

El sistema ideado durante el Segundo Imperio implicó la transformación de las infraestructuras urbanas y también un nuevo modo de vida y de subjetividad urbana. París se convirtió en un gran centro de consumo, turismo y placer; los cafés, los grandes almacenes, la industria de la moda y las grandes exposiciones cambiaron rotundamente la vida en la ciudad.

La manera de entender el espacio que introdujo el prefecto de París era una novedad. Uno de los aspectos más destacados del proyecto fue considerar el plan de renovación de manera total y no como una sumatoria de pequeños proyectos. Los diferentes barrios debían articularse para dar unidad al funcionamiento territorial. En este sentido, incluyó a los suburbios dentro de su estrategia para evitar un desarrollo sin

control a futuro. Así surgió una nueva forma de administración del territorio -jerárquica- que descentralizaba el poder en los nuevos veinte *arrondissements*.

En gran medida, fue la escala del plan y el alcance que proyectó, lo que le valió al barón de Haussmann la fama de urbanista moderno, que por otro lado, él mismo se encargó de enfatizar en sus Memorias. Una de las consecuencias más inmediatas que tuvo el proyecto fue la de acrecentar la circulación de mercancías y de personas a un nivel nunca antes visto en París.

No existió un único motivo que haya incentivado los trabajos de remodelación sino que podemos pensar que fueron varios los factores que se presentaron simultáneamente para dar lugar a los planes. Podemos citar, por mencionar sólo algunos, las necesidades económicas, estratégicas, sociales, incluso higienistas.

El proyecto de reforma recibió el nombre de *grands travaux*, y fueron llevados a cabo ininterrumpidamente entre 1853 y 1870 -continuaron posteriormente entre 1871 y 1890-. La concreción sólo podía llevarse adelante mediante un aparato financiero y legal apropiados a tan ambiciosos fines. En este sentido, las leyes existentes sobre expropiaciones facilitaron las intenciones del gobierno de adquirir diversos inmuebles que tenían que ser derribados para poder construir las nuevas arterias -calles, bulevares, etc-.

El financiamiento estuvo compuesto por 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. Las reformas del Segundo Imperio resultaron muy costosas y para llevarlas a cabo tuvieron lugar un número importante de demoliciones y expropiaciones por parte del estado.

Como cabría esperar fueron los pobres quienes más sintieron las consecuencias de estos trabajos de reforma: no recibieron compensación por abandonar el lugar que ocupaban para vivir y/o trabajar, ni tampoco tuvieron el derecho de acceso a un nuevo lugar donde residir. Las reconfiguraciones sociales estuvieron de allí en más fuertemente condicionadas por los nuevos lugares que habrían de habitar en -fundamentalmente- los suburbios.

Por otra parte, el fenómeno reciente de las barricadas en las estrechas calles de la capital durante los levantamientos de la revolución que se dió entre febrero y junio del '48 estaba aún muy presente. Éste recuerdo estimuló seriamente los planes para cambiar

las dimensiones de las calles parisinas y así poder prever la entrada de las fuerzas del orden sin complicaciones al centro de la ciudad. Dicha estrategia resultó sobre todo necesaria para el centro y el este de París.

Los factores demográficos también estimularon los trabajos de estos años. La creciente oleada de industrialización en Europa repercutió también en París: dando como resultado el crecimiento físico de la ciudad y el aumento poblacional en los núcleos urbanos. La mayor parte de los habitantes de la ciudad se alojaban en el centro, provocando de esta forma problemas de higiene, hacinamiento, insalubridad, descontento social, etc. En este sentido, las reformas iban dirigidas también a solucionar estos problemas específicos. Asimismo, las dos epidemias de cólera (1832 y más recientemente en 1848) reactivaron de forma considerable el interés por la cuestión de la salubridad.

Lo relativo al transporte y a la comunicación también fueron factores importantes. “El ferrocarril convirtió a París en el eje de un sistema radial de líneas principales, que centralizaba aún más la capital gala.”(Quijano Ramos, 2011, p.6). El centro de la ciudad seguía concentrando gran cantidad de empleos y por este motivo, al desplazar a enormes cantidades de los sectores trabajadores a las afueras de París y a los nuevos suburbios, se hizo necesario resolver el problema del transporte. Por otro lado, las novedosas atracciones de la gran ciudad, como las tiendas o los grandes almacenes movilizaban a un gran número de personas que estaban ansiosas de poder participar del nuevo entramado económico-cultural.

El ferrocarril, desempeñó un papel central: la invención del tren como transporte revoluciona la concepción del espacio y del tiempo. La idea de acortamiento de los espacios es generalizada. La celeridad que representan los traslados en estos medios modernos, representa también la aceleración de la vida social y adaptarse -o no- se convertirá en una cuestión determinante. Poco a poco se fue generando una reestructuración del tejido social urbano. En la antigua París no existía diferencia entre barrios populares y barrios burgueses. En el mismo edificio podían convivir todos los estratos sociales, separados por los diferentes pisos del edificio que habitaban. Esta indiferenciación será destruída y la ciudad empieza a especializarse: el espacio urbano se transforma drásticamente.

Claramente, no podemos dejar de mencionar, la cuestión estética en los *grandes*

trabajos. La nueva cara de la ciudad fue pensada cuidadosamente y siguiendo patrones de diseño bastante específicos. Es de destacar, por ejemplo, el papel preponderante de las líneas rectas que dominarán el trazado del nuevo París. Se trazaron calles, avenidas, puentes para conectar la mayoría de los puntos estratégicos de la ciudad.

Las expropiaciones, demoliciones, las enormes y amplias calles rectas, las nuevas estaciones de ferrocarril -entre otros- terminarían eliminando este ambiente urbano donde los diversos sectores sociales coexistían. Se fue perdiendo poco a poco la ciudad como espacio de referencia identitaria (Gould, 1995). La identidad que los parisinos habían experimentado hasta este momento, inevitablemente se ve alterada y reconfigurada.

Otro conflicto -además del desplazamiento de las clases populares a los suburbios- poco mencionado por los estudios relacionados con las reformas del Segundo Imperio es el que se desarrolló entre Haussmann y los propietarios de los inmuebles de las áreas que estaban involucradas en el proyecto. Debido al compromiso inquebrantable del barón con la reforma total, en la mayoría de las reflexiones sobre estos años y que tienen como foco la transformación urbana y la consolidación capitalista, queda poco evidenciado éste asunto. El compromiso de Haussmann era con los *grandes trabajos* y no con ningún sector social en particular, aunque por obvias razones se lo suele pensar al lado de los propietarios y en contra de los inquilinos o las clases menos favorecidas que finalmente son desplazadas a los suburbios. Cuando los intereses particulares de los propietarios atentaban contra el proyecto general, Haussmann interpuso recursos legales que estuvieran a su alcance para que la totalidad del proyecto no se viera comprometido (Paccoud, 2012).

Es necesario destacar las profundas consecuencias que trajo aparejada la haussmannización, en concreto los trastornos que provocaron durante esos años. Trastornos materiales pero también trastornos más del orden de lo subjetivo, en torno a la destrucción de la imagen simbólica de la ciudad. Presenciar 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 una ciudad a otra sino que para construir la nueva París -más racional, modernizada, capitalista- hubo que destruir -literal y metafóricamente- la vieja ciudad.

Durante este período de reformas se genera un desafío a la viabilidad y al

significado de las comunidades locales. Estas identidades comunitarias, que le debían mucho al lugar de emplazamiento y vivienda, tuvieron que ir reafirmandose sistemáticamente y reconfigurándose en función de los desplazamientos. La clase y la comunidad jugaron roles importantísimos a la hora de definir lealtades de grupo -más allá del dinero o la familia-. En este sentido, las reformas afectaron las nociones tradicionales de comunidad tanto como las relaciones socioespaciales. La nueva lealtad de comunidad se dirigió ahora a los nuevos distritos y suburbios y esto fue 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. (Harvey, 2008)

La clase trabajadora fue expulsada del centro por las altas rentas que se fueron imponiendo. Al no poder sostener la vivienda en el centro de la ciudad, los sectores más pobres tuvieron que optar por hacinarse con otras familias o mudarse hacia la periferia. Así, se fue creando un anillo de barrios de clase trabajadora en los suburbios anexados recientemente, fundamentalmente en el norte y el este. 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. (Gould, 1995)

Viena

El caso vienés resulta distinto en varios aspectos al parisino. El proyecto debe su desarrollo fundamentalmente a los planes de los liberales austriacos y la reforma que se encara no tiene por objetivo la renovación de toda la ciudad sino sólo de un aspecto muy específico de ésta.

La idea de los liberales desde que accedieron al poder fue crear, según Schorske (2011), una ciudad a su imagen y semejanza. El epicentro de la reconstrucción fue la Ringstrasse, una calle en forma de anillo que rodea la antigua ciudad medieval. Cuando se diseñó el proyecto, Viena estaba claramente dividida en dos grandes sectores: la mencionada antigua ciudad medieval y más allá de la zona de la muralla, los suburbios.

A partir de mediados de siglo se llevaron a cabo numerosos esfuerzos para modernizar la ciudad mediante una serie de obras técnicas que proporcionaron a la ciudad condiciones aceptables de salubridad para una población que, como el caso parisino, crecía de forma notoria y sin freno. Entre otras mejoras, se dotó a la ciudad de un sistema de abastecimiento de agua, se entubó el Danubio -para evitar inundaciones-, y se creó un hospital municipal.

La ejecución y responsabilidad de la obra de remodelación fue puesta en manos del sector privado, la nueva clase dirigente que diseñó la renovación Ringstrasse para su propio deleite.

La idea pensada para este espacio prácticamente vacío que antes oficiaba de límite militar para detener los ataques turcos -antiguo glacis- estuvo vinculada con la intención de crear edificios públicos que pusieran en relieve los valores liberales en ascenso. No se construirían palacios o iglesias sino lugares que rindieran culto a los nuevos centros de gobierno y a la alta cultura.

Por otro lado, la Comisión de Expansión Urbana creada para los fines del plan de *Embelllecimiento Urbano* -así se denominó al proyecto de reforma- encontró en la demanda de viviendas en el centro de la ciudad otro foco de interés. No obstante, las estrategias de construcción no tuvieron en cuenta a los sectores de menores ingresos, los cuales, una vez finalizadas las obras, no pudieron acceder a éstas debido al alto costo de las rentas. Tanto la fachada -fundamentalmente- como la disposición interior de estos nuevos edificios manifestaban las necesidades de los nuevos habitantes. En los suburbios se dió la construcción de otro tipo de edificios destinados a la clase obrera, mucho más sencillos en apariencia que los que se encontraban en la zona del Ring.

Si bien la grandilocuencia de los nuevos edificios públicos evocan al estilo barroco, las ideas que inspiraron las nuevas construcciones eran totalmente originales. En lugar de realzar los edificios y hacerlos protagonistas, la intención fue lucir el espacio horizontal, la calle en sí misma. No había foco central donde dirigir la atención, todos los edificios estaban subordinados a realzar la importancia de la calle. La Ringstrasse debía ser la protagonista.

Como la calle tiene forma de anillo, la antigua ciudad medieval quedaba encerrada. Lo que antes era un cinturón de defensa militar ahora convirtió a la ciudad en un espacio aislado sociológicamente (Schorske, 2011). La zona Ring estuvo reservada para el uso y

disfrute de estos nuevos sectores sociales -una élite que integraba la nueva burguesía en ascenso y consolidación con una aristocracia que no había desaparecido por completo y que se amalgamó de diversas formas a las nuevas realidades socio económicas.

Para el diseño de los nuevos edificios se recurrió a la historia como inspiración, algo que no era necesariamente novedoso. La variedad de estilos seleccionados respondió a expresar valores según el propósito de cada construcción. Por ejemplo, el Rathaus -Ayuntamiento- se construyó en estilo gótico para evidenciar el carácter de comuna libre pos régimen imperial. Otros edificios destacados de esta primera etapa de las reformas son la Universidad, el Parlamento y el Burgtheater.

Como la Ringstrasse se convirtió en la encarnación en piedra de un conjunto de valores sociales, quienes la objetaron y criticaron apuntaron a cuestiones que trascendían lo arquitectónico. Las críticas a lo material enmascaraban otras cuestiones que trascendían lo material. (Schorske, 2011).

Cuando el liberalismo económico y político que ejecutó las reformas entró en crisis después de la década del 70, comenzaron a aparecer críticas que utilizaron a la Ringstrasse para reflexionar acerca de varias cuestiones: arte, modernidad, utilitarismo, sujetos, psiquis. Entre las voces más destacadas del período podemos, siguiendo a Schorske (2011), citar a las dos más relevantes: Sitte y Wagner, ambos arquitectos. Camillo Sitte atacó fundamentalmente lo que consideraba una traición a la tradición en beneficio de las exigencias irrefrenables de la vida moderna. Por su parte, Otto Wagner se posicionó desde el punto de vista contrario denunciando el enmascaramiento de la modernidad y sus funciones prácticas detrás de las pantallas estéticas de la historia. Entonces, en la batalla alrededor de la Ringstrasse y sus edificios, ambos atacaron la síntesis de los constructores urbanos de mediados de siglo que llevaron adelante las ejecuciones de los diversos monumentos que integran el Ring.

En su obra maestra, *“Construcción de ciudades”* de 1889, Sitte hace una crítica a la ciudad moderna tomando al proyecto de Ringstrasse como un modelo negativo. Él se refería a sí mismo como un *“abogado defensor de lo artístico”* (Schorske, 2011, p. 85). Esta autodefinición es importante ya que revela la profunda convicción del autor de que *“artístico”* y *“moderno”* eran términos antitéticos. Para él *“modernos”* eran los aspectos materiales y técnicos de la construcción (tráfico, higiene). Lo emocional por un lado, y lo eficiente y práctico por el otro, en la vida moderna eran elementos contradictorios.

Sitte destaca las formas libres de la organización espacial medieval contra lo estricto de la planificación moderna: irregularidad espontánea de las calles y las plazas. En su crítica no se opuso a los edificios monumentales ni a la relación entre estilo y función. Lejos de combatir el historicismo vinculado a los estilos de construcción, quería extenderlo, pensando en el contexto del edificio y su vinculación con los entornos y la gente que los habitaba. Para Sitte, la Ringstrasse representaba el utilitarismo racional y no comprendía cómo esto podía no afectar a los habitantes de la ciudad.

A principios de la década de 1890 Otto Wagner ganó una licitación para diseñar un plan de desarrollo de la ciudad. El concurso obedeció a la incorporación en 1890 amplias zonas de suburbios. Para este proyecto las autoridades decidieron ocuparse del futuro crecimiento de la ciudad. El plan tenía en consideración ciertas cuestiones de desarrollo urbano que iban más allá de lo estético (comunicaciones, control social y sanitario, etc.). Para Wagner los transportes debían ocupar un lugar clave. Propuso la creación de cuatro arterias circulares, la primera de las cuales sería la Ringstrasse. La premisa era la expansión infinita de la Viena del futuro, su proyecto era convertir en el futuro a Viena en una megalópolis.

En el prefacio de su libro de 1895 “La arquitectura de nuestro tiempo” Wagner hace un llamamiento a lo imperioso que es reconocer que el único punto de partida posible para la creación artística era la vida moderna.(Schorke, 2011, p.96). Lo que distingue a las reflexiones que componen la obra de Wagner es el afán de dignificar lo técnico (Schorke, 2011, p.102). Wagner deseaba revitalizar la función estética de la arquitectura instaurando la noción de utilidad como valor.

Wagner desarrolló una teoría histórica con la que explica el dilema de la arquitectura ecléctica decimonónica. Con los grandes cambios sociales siempre han surgido nuevos estilos. Pero en la última mitad del siglo XIX, el proceso se había alterado. El ritmo del cambio social era tan rápido que el arte no llegaba a alcanzarlo. Incapaces de generar un estilo que expresara las nuevas necesidades y perspectivas del hombre moderno, los arquitectos sacaron a relucir *todos* los estilos del pasado para llenar el vacío. De eso se trataba la “resaca artística” que padecía el hombre de la época (Schorke, 2011, p.105).

El hombre urbano que tenía en mente Wagner cargaba una necesidad: la urgencia de dirección. El arquitecto debía tratar de resolver este problema proporcionando calles y medios de transporte que solucionaran esta carencia.

Camilo Sitte y Otto Wagner, el primero romántico y el segundo utilitarista racional, reflexionaron acerca de la Ringstrasse y de las consecuencias aparejadas en este proyecto. Sitte, heredero de una tradición artesanal que aún no había muerto pero sin dudas agonizaba, se valió de la historia para plasmar su proyecto de ciudad comunitaria, creía que se podía aprender mucho de la forma de vida de las sociedades preindustriales. Wagner, con su impronta modernizadora y modernista, veía como esencial algo que a Sitte le preocupaba de la Ringstrasse: la dinámica compulsiva de la calle.

Ambos criticaron y combatieron de modos muy disímiles la síntesis que combinaba historicismo y modernización a finales de siglo.

Algunas ideas a modo de conclusiones

En términos generales podemos mencionar que entre el caso parisino y el caso vienés existieron algunas similitudes.

Ambos casos proponen llevar a la materialidad la síntesis de diversos procesos sociales, políticos y económicos. A su manera, ambas ciudades intentan tallar en piedra, edificios y monumentos procesos que están enmarcados en los momentos históricos específicos: Francia saliendo de la Revolución de 1848 y consagrado un nuevo modelo imperial -capitalista- y Viena dando lugar a la novedad de la autonomía municipal y la reorganización del imperio. En las dos ciudades jugó un rol fundamental el aspecto simbólico. Es decir, el mensaje que querían transmitir los reformadores quedó grabado materialmente en las nuevas construcciones .

Los proyectos de reforma de las dos ciudades entronizan ciertos discursos y percepciones a costa de otros que quedan perimidos o excluidos, ya que no resultan compatibles con la nueva lógica de la modernidad capitalista.

En cierto sentido (y sin excluir otras explicaciones) son resultado de las revoluciones de 1848 y del miedo al estallido social de “los de abajo” que condicionó ambos proyectos.

Las reformas que se llevaron adelante en cada una de estas ciudades condicionaron la imagen urbana y cambiaron el rostro de las mismas, rostro que es muy parecido al actual.

Tanto en Viena como en París, la circulación del capital, de las mercancías y de las personas jugaron un papel fundamental a la hora de planificar el nuevo entramado urbano. Los dos proyectos son parte de la conciencia de las necesidades del capital y de su circulación y ambos favorecen al mismo y son productos de él.

Ambas reformas se extendieron durante décadas: París hasta la Comuna de 1871, para después continuar hasta la década de 1890; Viena hasta la década de 1890.

Las reformas hicieron prácticamente imposible que las clases trabajadoras pudieran vivir en el centro de la ciudad. La especulación inmobiliaria jugó un rol determinante en el proceso. Asimismo, los medios de transporte y de comunicación modernos, como el ferrocarril y el telégrafo, jugaron un papel preponderante en la planificación urbana y en la construcción de nuevas subjetividades.

A través de las reformas y de la modernización de estas ciudades podemos ver cómo éstas impactaron sobre la vida de los individuos. Estos cambios no estuvieron dispuestos azarosamente sino que estuvieron condicionados y sujetos al avance de las relaciones capitalistas de producción y circulación. Esta nueva vorágine del capitalismo logró desarticular entramados sociales y relaciones entre individuos. Podemos decir que se instalan nuevos *horizontes de expectativas* para todos los individuos implicados en los diversos procesos de cambio (Koselleck, 1993).

Inicio similar, resultados estéticos completamente diferentes. Sin embargo, sostenemos que tanto Viena como París a finales del siglo XIX se presentaron como producto de *su* Modernidad específica.

Bibliografía

- Benjamin, Walter. (2011) *El libro de los pasajes*. Akal.
- Garnier, Jean Pierre (1976). *Planificación urbana y neocapitalismo*. Universidad de Barcelona. ISSN: 0210-0754 Depósito legal: B. 9.348-1976 Año I. Número 6. (1976)
- Gould, Roger. (1995) “Urban Transformations 1852-79”. En *Insurgent Identities. Class, community, and protest in Paris from 1848 to the Commune*. The University of Chicago Press. Chicago.
- Gribaudo, Maurizio. (2023) *París, ciudad obrera. Una historia oculta (1789-1848)*. (Buenos Aires: SB)
- Harvey, David (2008). *París capital de la Modernidad*. Ediciones Akal.
- Koselleck, Reinhart (1993). *Futuro Pasado. Para una semántica de los tiempos históricos*. Paidós Básica. 1ª Edición.
- Layuno Rosas, Ángeles (2014). *Procesos y proyectos de configuración estética del espacio urbano. La Viena de Otto Wagner*. Arte y ciudad- Revista de Investigación N°5.
- Paccoud, Antoine (2012) *Paris, Haussmann and property owners (1853 – 1860): researching temporally distant events*. In: Gassner, Gunter, Kaasa, Adam and Robinson, Katherine, (eds.) *Distance and cities: where do we stand? Writing cities: working papers (2)*. Cities Programme, London School of Economics and Political Science, London, UK, pp. 24-32.
- Schorske, Carl E. (2011) *La Viena de Fin de Siglo. Política y Cultura*. Siglo XXI editores
- Ortiz, Renato (2000). “Espacio y Tiempo” En: *Modernidad y espacio. Benjamin en París*. Ed. NORMA..
http://materiales.untrefvirtual.edu.ar/documentos_extras/0002_Cultura_contemporanea/renato_ortiz_modernidad_y_espacio_cap_1.pdf
- Quijano Ramos, Daniel (2011). *Causas y consecuencias de los Grands Travaux de Haussmann en París*. Clío 37. <http://clio.rediris.es> ISSN: 1139-6237.