



LA OCASIÓN DE IMAGINAR UN NUEVO PAISAJE CULTURAL PARA LA MODERNIZACIÓN DE UNA CIUDAD CAPITAL Una relectura del Plan de Transformación de Santiago de Chile por Vicuña Mackenna (1872-1875)

Pedro Bannen Lanata, José Rosas Vera, Germán Hidalgo Hermosilla, Wren Strabucchi Chambers

Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, P. Universidad Católica de Chile
pbannen@uc.cl, jrosasv@uc.cl, ghidalgb@uc.cl, wstrabuc@uc.cl

RESUMEN

La actuación sobre la ciudad existente -en el horizonte de afrontar una transformación estructural- requiere de ideas claras, una estrategia consistente en sus operaciones y una voluntad potente de parte de su autor, además del consenso con otros actores e instituciones. La experiencia de un político chileno sobre Santiago de Chile en la segunda mitad del siglo XIX, da cuenta de esa extraordinaria confluencia que marca los destinos de la ciudad hasta nuestros días. Teniendo como soporte el orden de la ciudad colonial, Vicuña Mackenna visualiza una nueva matriz urbana que constituye un punto de inflexión en la forma urbana. Desde un sistema de avenidas paseo cuyo trazado de geometría anular y radial se superpone al relieve del territorio y capas históricas, se configura un nuevo paisaje cultural sobre el valle del Mapocho.

Un conjunto pragmático de obras concretas, no todas ejecutadas, acompañada de una capacidad de gestión igualmente efectiva, le permiten al intendente, cambiar en tres años la escala y visión de la ciudad capital y sus nuevas periferias residenciales, cuya estructura urbana se consolidará hacia el centenario de la independencia en 1910. Muchas otras acciones acompañarán ese esfuerzo con aportaciones que se agregan y materializan sobre este nuevo orden, pero todas son tributarias a esa actuación original.

Palabras Clave: Santiago de Chile, modernización urbana, paisaje cultural, estructura viaria.

ABSTRACT

Acting on the existing city -with a goal of structural transformation- requires clear ideas, a consistent strategy of operation and a strong-willed author, plus the consensus of other participants and institutions. The experience of a Chilean politician over Santiago de Chile in the second half of the 19th Century is a result of such an extraordinary confluence, and it has marked the city's fate to our days. With the order of the colonial city as a starting point, Vicuña Mackenna visualized a new urban matrix that resulted in a watershed moment for the urban form. A system of annular and radial promenade avenues is laid over the territory and the layers of history, thus shaping a new cultural landscape in the Mapocho valley.

Over a period of three years the mayor was able to change the scale and appearance of the capital city and its residential outskirts with a pragmatic set of works (although some of them were not executed) and equally effective management skills. This urban structure was consolidated around the date of the centennial of the independence in 1910. Many other actions were to accompany this effort with contributions added and materialized over this new order, all of them in debt to the original operation.

Key words: Santiago de Chile, urban modernization, cultural landscape, road structure

1. Introducción

Se postula que la ciudad y el territorio son resultado de diversos estratos históricos y ciclos constructivos, así como de diversas concepciones o formulaciones teóricas sustentadas en textos disciplinares y actuaciones urbanas que a lo largo del tiempo se expresan en el espacio. De ahí la concordancia con el pensamiento de Karl Schlögel (2015:283) quién afirma que: *“Los paisajes culturales son como formaciones geológicas. Cada generación deja tras de sí un estrato propio, unas más, otras menos. Cultura es sedimento”*. En esta línea conviene recordar a André Corboz (2015:201), cuando plantea que “los habitantes de un territorio no dejan de tachar y de volver a escribir en el viejo libro de los suelos”. Se trata de un palimpsesto y citando a Manuel de Solá-Morales (2008:176), “...de entender que el proyecto en la ciudad es un texto que se añade a tantos relatos ya existentes” (figura 1)

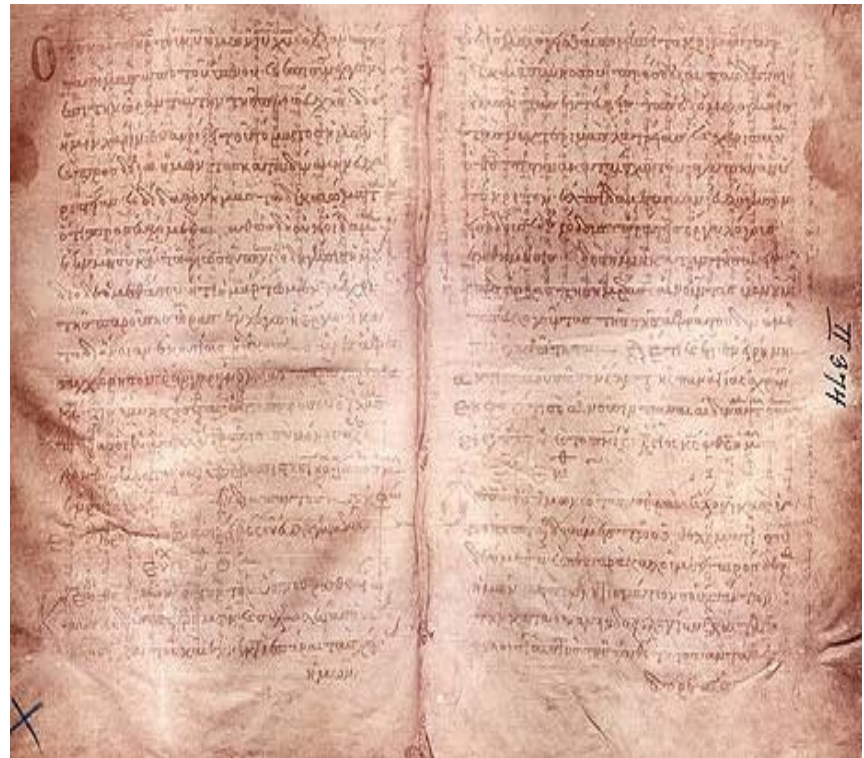
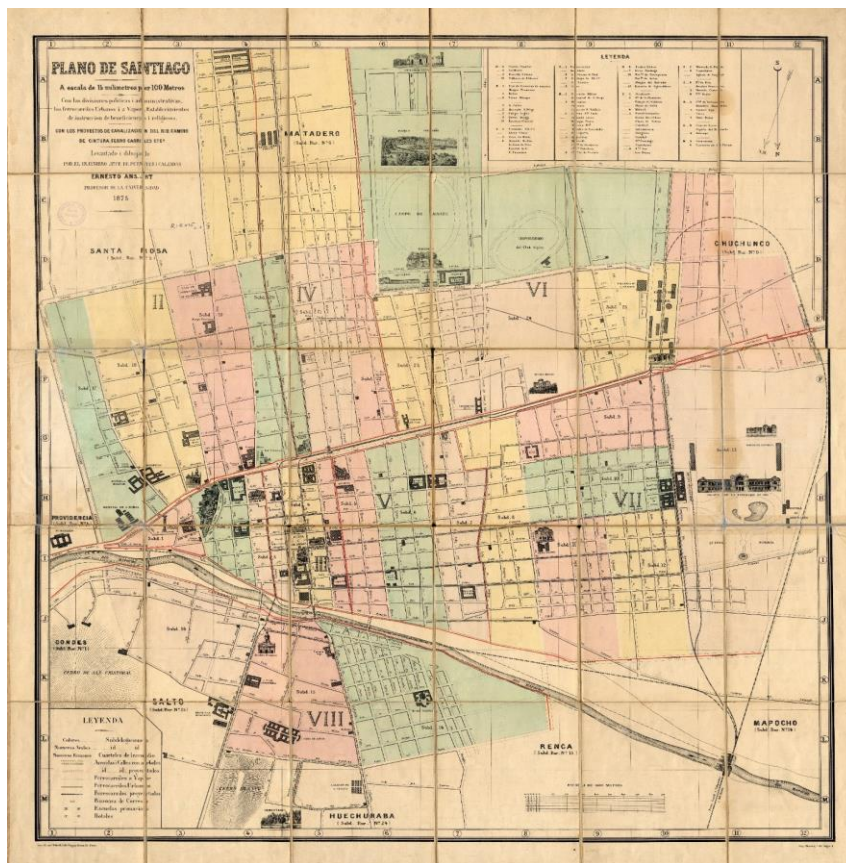


Fig. 1. Página del Palimpsesto de Arquímedes. La obra de Arquímedes es el texto más débil que se puede leer de arriba a abajo.

Siglos III AC-Siglo X-XII-X X DC.



Desde esta posición, se examinan los diversos proyectos y escalas que coexisten en el Plan de Transformación de Santiago de 1872 del Intendente Benjamín Vicuña Mackenna, interpretado en el plano levantado por el ingeniero Ernesto Ansart de 1875¹, entendido como un punto de inflexión de la morfología urbana y territorial de la ciudad capital, un

1. Vicuña Mackenna, Benjamín. "La Transformación de Santiago. Notas e indicaciones respetuosamente sometidas a la Ilustre Municipalidad al Supremo Gobierno y al Congreso Nacional por el Intendente de Santiago". Imprenta de la Librería del Mercurio, Santiago Julio de 1872. Cabe señalar que el Informe alude a un plano fotografiado, donde se encuentran diseñadas las principales medidas e incluso se encuentran trazadas todas las prolongaciones de calles tapadas o discontinuas. Menciona el proyecto para la canalización del Mapocho según una idea de Ansart. Sin embargo, no es el Plano levantado por Ernesto Ansart de 1875. Se presume corresponde al plano de Mostardi Fioretti de 1864 u otro mapa.

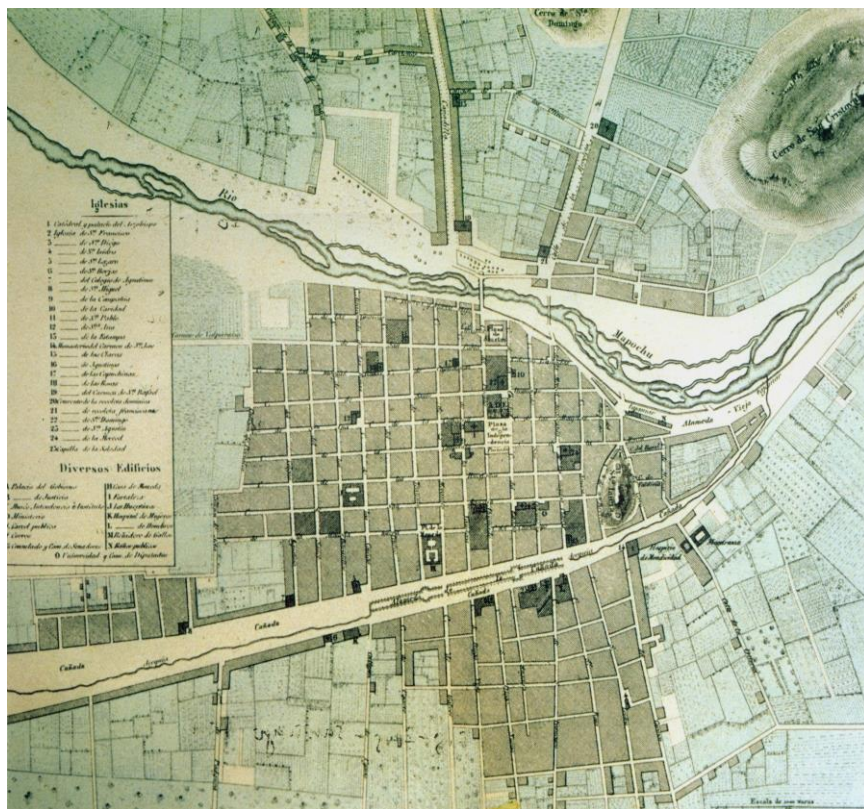
Fig. 2. Plano de Santiago levantado por el Ingeniero Ernesto Ansart. 1875.

cambio de etapa que inicia, por una parte una ruptura con el orden colonial precedente, así como por otra, una forma general que plantea nuevas relaciones entre la ciudad central y las nuevas periferias residenciales, las extensiones rurales colindantes y hasta la incipiente configuración industrial del momento, de cuya conformación espacial declinará la estructura de crecimiento metropolitano desarrollado durante todo el siglo XX.(figura 2)

En el sentido de oportunidad que tiene este artículo, de aportar a la reflexión sobre los paisajes culturales de Santiago de Chile, parece relevante presentar la estrategia desde la que se transformó estructuralmente la organización espacial de la ciudad capital durante la primera mitad del siglo XIX y que coincidiendo con Garcés (2013), fue un período que dio inicio a un proceso de modernización, a partir de las constituciones de 1828 y 1833, las que crean las bases de un nuevo orden social, político, económico y territorial de toda la nación, consolidando con ello el poder de la ciudad capital y del eje Santiago-Valparaíso como centro del país, que se manifestará en crecimiento poblacional y en operaciones de infraestructura viaria, que unidas a redes de servicio urbano replantearán la escala, tamaño y relaciones espaciales de la ciudad existente.

Así queda consignado en el trabajo del mismo Garcés (2013) en la secuencia de planos de planta urbana de Santiago realizados para el período desarrollado entre el siglo XVIII y primeras décadas del siglo XIX. La lectura de las cartografías de Frezier de 1712, Sobreviela de 1793 y Gay de 1831 ponen de manifiesto un proceso de cambios y transformaciones de la ciudad capital y su lenta y progresiva expansión hacia las periferias, crecimiento que se produce por agregación de manzanas y extensión de calles, en simultáneo a la densificación del manzanero central. (figura 3) El proceso mencionado corresponde a una primera fase de reforma interior y ampliación urbana, que aún no evidencia una transformación de la estructura y forma general de la ciudad. Por otro lado, estos cambios se presentan como el marco de referencia y el soporte territorial donde se explican los principios de conectividad urbana desde los cuales se propone las operaciones de infraestructura viaria y redes de servicio que se afrontarán hacia el último cuarto del siglo XIX.

Para entender este momento de transformación, se propone en primer lugar poner la atención y reconocer en el Camino de Cintura planteado por el mismo Vicuña Mackenna, la relevancia estratégica de un proyecto unificador, que no obstante las versiones



registradas, al decir de Sassen (2007), cambia la lógica organizadora de la ciudad toda. Efectivamente, este trazado anular de avenidas, que relaciona interior urbano con entorno rústico sin pasar por el centro histórico, conectando con nuevas calles las diferentes partes entre sí, constituye no sólo una nueva manera de entender la ciudad, sino como señala de Ramón, “la remodelación vendría a ser una toma de conciencia frente a un desorden urbano que, en ciertos sectores de la ciudad, se hacia insoportable, proponiéndose en consecuencia reordenar el espacio correspondiente a los sectores centrales y a los residenciales mejor establecidos, extendiéndose con menor intensidad a los barrios modestos y a los arrabales de la ciudad”. (figura 4) Es lo que Frisby (2007:122) citando a Simmel describe

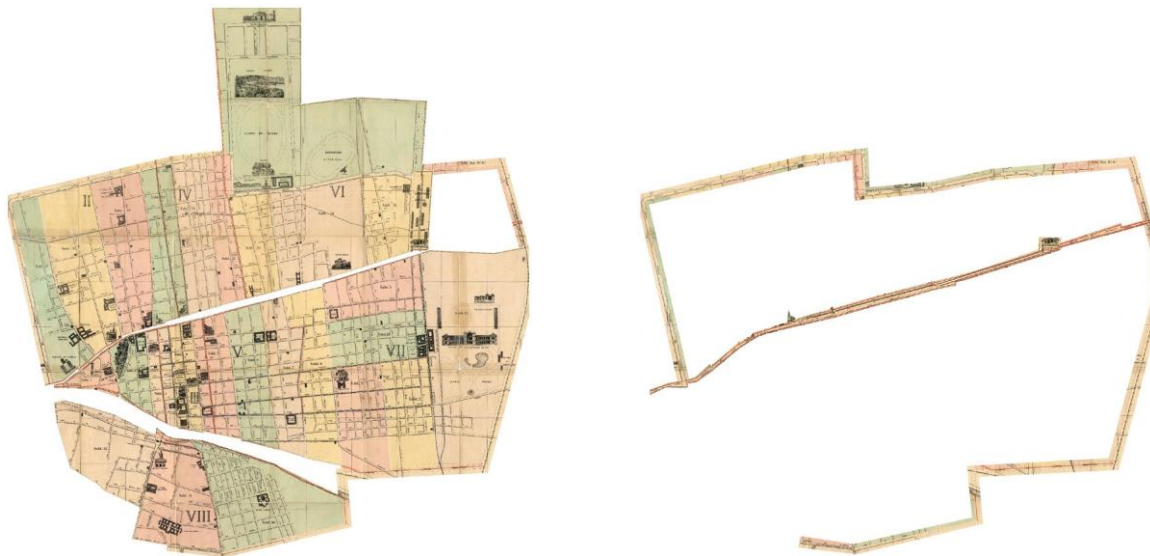
Fig. 3. Plano de Santiago de Claudio Gay, 1831



como una “relación entre la totalidad y el fragmento”, un atributo en la formación temprana de las metrópolis.

Seguidamente, se procede a describir un momento decisivo de la historia urbana del lugar, donde la trama ortogonal de la ciudad central se densifica y regulariza por edificaciones públicas que conviven con nuevos tejidos residenciales, se instalan equipamientos en las periferias y enclaves fuera del camino de cintura, cuyo trazado no excluye el entorno, sino que imbrica ciudad y sus territorios dependientes, y donde el tejido de avenidas interiores, sistema tranviario y ferroviario, constituyen operaciones de ordenamiento y zonificación de barrios que vinculan residencia con trabajo. (figura 5)

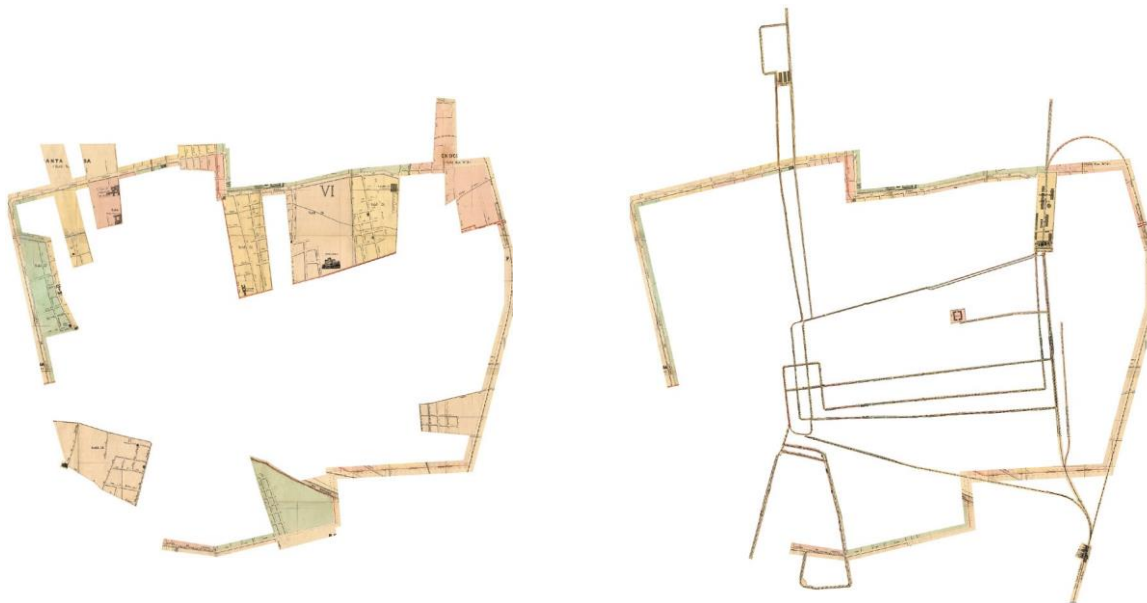
Fig. 4. Plano de Santiago de Mostardi Fioretti 1864. Aquí se evidencia la formación de la ciudad capital y las nuevas periferias residenciales



Finalmente, se describe la concepción del autor: su mirada y modos de hacer consignado en folletos, libros y artículos de prensa en el trienio que ocupara el cargo de Intendente de la ciudad, donde prima una postura pragmática que orienta un plan basado en proyectos identificados desde ejemplos diversos de ciudades que recorrió durante sus períodos de exilio, por encima de una única visión o paradigmas disciplinares del período. Se sostiene, por el contrario, que los lineamientos propuestos se constituyen en una matriz de orden que da forma a un mejoramiento y reforma llevada adelante por Vicuña Mackenna que confrontado disciplinariamente, se comprende con mayor facilidad desde la realidad del pensamiento urbano actual que desde la comprensión de la misma ciudad por sus contemporáneos.

En ese contexto, la nueva totalidad del Camino de Cintura, junto con articular la ciudad central con las emergentes poblaciones, dualidad historiográficamente entendida como

Fig. 5. Areas interiores y Camino de Cintura con Alameda. Plano de Santiago de 1875



oposición entre la ciudad propia de las élites y la ciudad ajena de los sectores populares, constituyó más que una referencia espacial a imitar, una transferencia cultural asociada a un proyecto político y social desafiante tanto para la ciudad del momento como para las elites que la dominaban. (figura 6)

Si bien el Plan estaba relacionado con la figura y gestión del Intendente, ésta era una tarea compleja y difícil por la diversidad de actores e intereses a consensuar, cuestión que exigió más tiempo y sucesivos ajustes sobre la propuesta original. Coincidiendo con Habermas (1994: 308) “su coexistencia puede ocasionar fricción, pero esta diferencia no produce automáticamente incompatibilidad”.

Fig. 6. Nuevas Periferias residenciales interiores y Camino de Cintura con sistema ferroviario y tranviario..Plano de Santiago de 1875

2. El Camino de Cintura como paisaje urbano

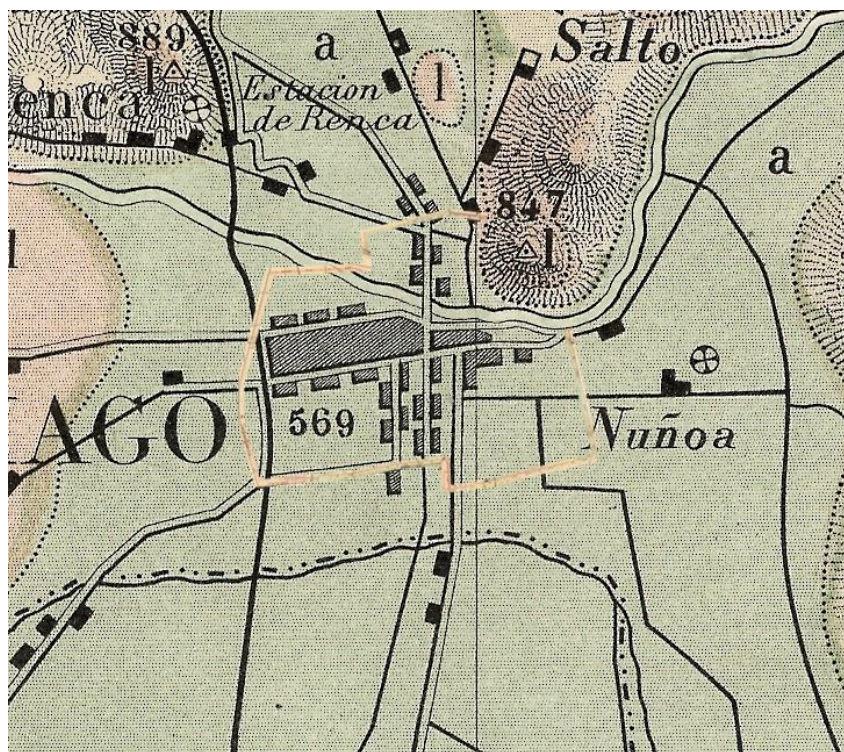
2.1 Un proyecto que articula proyectos

El Camino de Cintura, la segunda entre veinte medidas del Plan de Transformación de Santiago que en 1872 presentó el intendente Vicuña Mackenna a las autoridades, emerge como la llave maestra que irradia sobre toda una estrategia dada “la imperiosa necesidad de las obras que se hace preciso acometer desde luego, para que la capital de la república sea digna de su nombre i de su misión” (1872:10)

Apela a integrar la ciudad central y las periferias, priorizando la mejora de viviendas y calles formando una sola entidad, entre la que denomina la “ciudad propia e ilustrada”, vale decir aquella organización espacial estabilizada con edificios y espacios públicos y la que considera “ciudad bárbara injertada a la culta capital de Chile” conformada por arribales, conventillos y rancherías en terrenos eriazos o potreros. Identifica los problemas más acuciantes, enumera y presenta cada intervención, valorando los beneficios que éstas tendrían sobre la ciudad, en especial hacia sus sectores más rezagados, con el propósito de movilizar recursos económicos y apoyos políticos para llevar adelante tan magna empresa. La idea de enfrentar los desafíos de una ciudad más compleja, compuesta de partes diferenciadas, implicaba también la voluntad de articulación e integración de estas partes en una entidad social y física organizada unitariamente, en concordancia con un programa coherente de actuación.

2.2 El camino como comprensión urbana: tres versiones para un trazado

El nuevo trazado, precedido en el listado por la canalización del río Mapocho, que contiene un tramo de éste en el malecón norte, conforma la partida entre las acciones de adelanto y ambas configuran un mismo gran proyecto de intervención urbana. Con el Camino de Cintura se propone un reordenamiento de toda la vialidad estructurante, que integra y sutura las distintas partes de la ciudad, además de proyectar el crecimiento futuro de la organización espacial. El plan de transformación como estrategia de modernización de la ciudad, más que estar referido a una forma urbana específica, apuntaba al enlace de una



serie de nuevas operaciones de infraestructura viaria que concatenadas entre sí y junto a ciertas vías dentro de los tejidos consolidados, cambian la escala y rango de la capital, encabezan la red de ciudades del país y adquiriendo una capacidad funcional de multiplicar sus actividades económicas y una calidad al paisaje urbano articulado desde grandes avenidas-paseo que de acuerdo con Montealegre (2021:44) “se sirvió de un acervo cultural y formal previo que habría tenido el imaginario agrícola como uno de sus principales referentes”. De este modo el sistema de grandes avenidas-paseo que configuran el Camino de Cintura, y mediadas por las nuevas plazas colocan a toda la ciudad futura en un nuevo estadio de su desarrollo.(figura 7)

Fig. 7. Santiago de Chile, 1876. Pedro José Amadeo Pissis. Superposición Camino de Cintura.

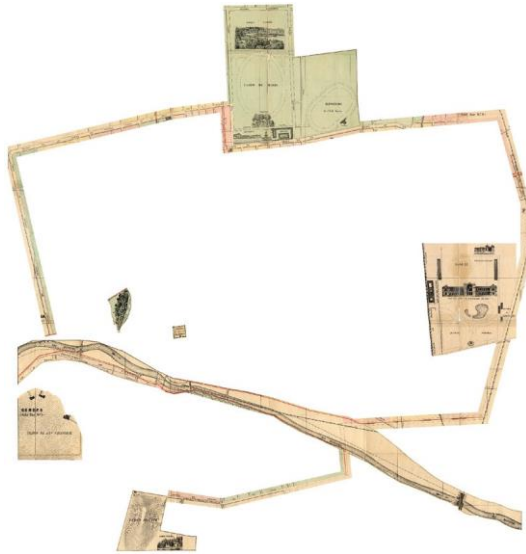
La primera versión del anillo, enunciada por Vicuña Mackenna en 1856 en el diario *El*



Ferrocarril, describe un trazado anular que recorre la Alameda por el sur, la nueva alameda de Matucana por el oeste, el borde del río Mapocho por el norte y el faldeo del cerro Santa Lucía por el este, conteniendo en su interior la ciudad central y su primera extensión hacia el poniente, siendo una tímida propuesta de la magnitud que adquirirá en sucesivos momentos el mismo anillo. Cabe señalar el reconocimiento a la morfología urbana consolidada desde la fundación de Santiago, que con el tiempo logró fijar un orden regular y estabilizar el manzanero central mediante edificios y espacios públicos de identidad para la población residente.

Luego, en el plan presentado en 1872, el camino circunvalar ha tomado otra dimensión incorporando una mayor extensión en el espacio contenido. Ello queda recogido en el cuidadoso dibujo de su trazado, combinado con el diseño de la canalización del cauce

Fig. 8. Santiago de Chile, 1863, de Mostardi Fioretti sobre el cual se traza el Camino de Cintura.

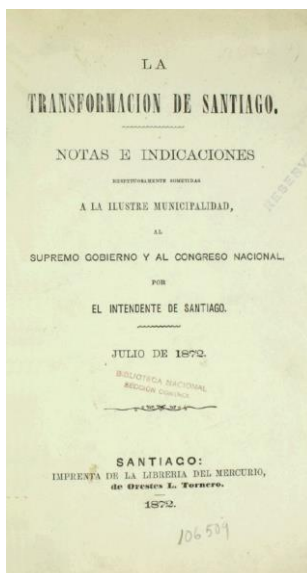
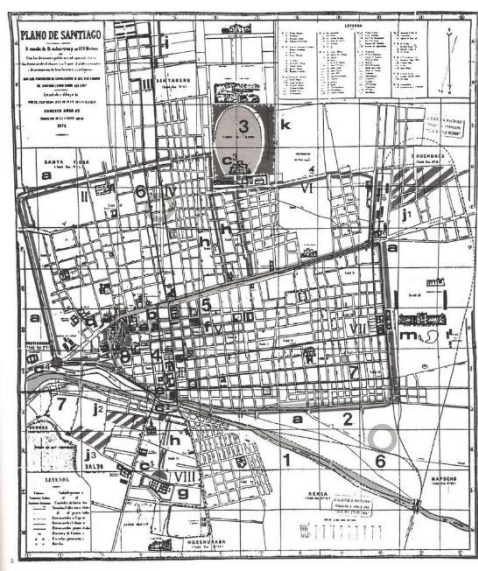


del Mapocho, elaborado sobre el plano de Santiago de 1863², (figura 8) incorporando dos avenidas paralelas a los bordes del río interconectadas por una secuencia de puentes, y el trazado de dos perpendiculares que arrancan del anillo en sentido norte y sur respectivamente¹². Ambas enuncian la voluntad de dar forma a la ciudad en base a la coordinación entre las redes viales existentes y las nuevas operaciones de infraestructura viaria. Por otra parte, destaca la complementariedad entre el anillo descrito y la canalización del Mapocho, accidente que interrumpe el trazado anular para complementarlo con una secuencia de doce puentes sobre el cauce del río. Vicuña Mackenna plantea el anillo desde “una extensión total, estableciendo por separado la de cada costado”, a la que agrega “las cuatro plazas de 125 metros por costado que deben formarse en los ángulos de conjunción de las cuatro grandes avenidas que formarán el Camino de Cintura” (Bannen, 2017:127) (figura 9)

Fig. 9. Camino de Cintura y enlace de Parques y cerros.
Canalización del Mapocho. Plano de Santiago de 1875 Ernesto Ansart

2. La primera, une la Alameda y el parque Cousiño, por calle Ejército Libertador; la segunda, corresponde a un arranque por avenida La Paz hasta la entrada del Cementerio General.

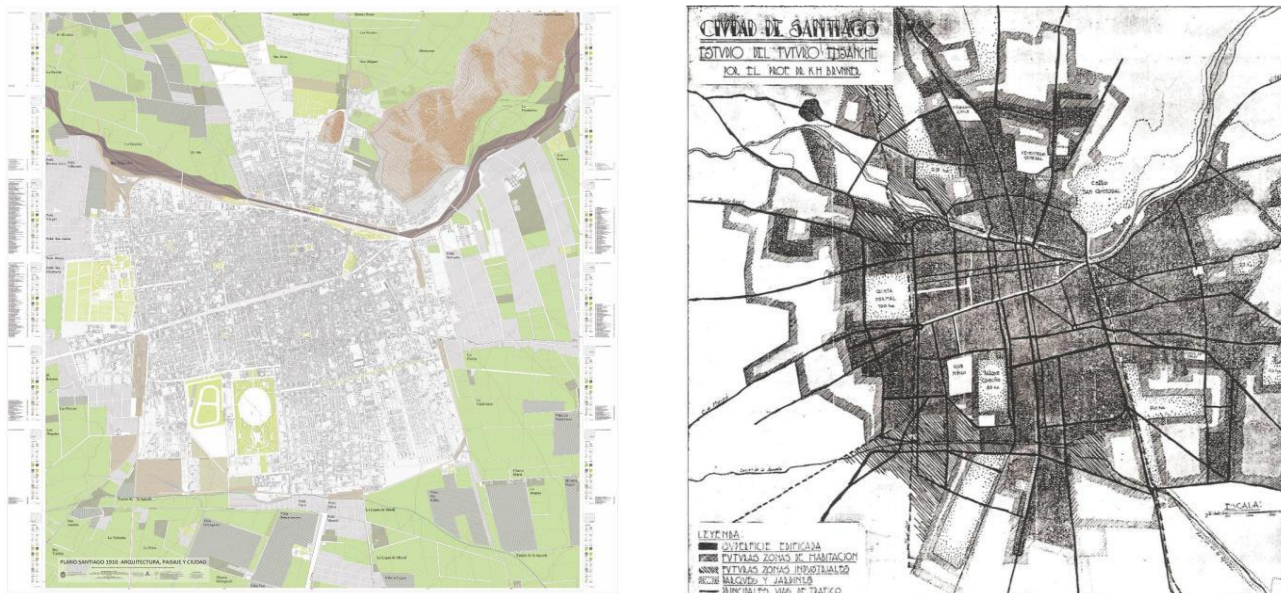
Una última versión corresponde al registro del ingeniero Ansart en el plano de 1875³ que evidencia algunos avances de ejecución y nuevas modificaciones incorporadas al trazado. Se interpreta la idea del Intendente de concebir el anillo a partir de cuatro tramos independientes interconectados⁴, más cercano a la figura de un polígono rectangular con esquinas suavizadas, ratificado en el nombre de algunos de sus tramos, designados como Camino de Cintura oriente y sur, respectivamente. Ansart representa una ciudad caracterizada por la coexistencia de algunas operaciones consideradas en el informe de 1872 -incluyendo divisiones políticas y administrativas- con la red de tranvías, ciertas plantas y fachadas de edificios y espacios públicos de una ciudad central superpuesta al orden ortogonal fundacional, integrada por nuevos trazados de calles con los sectores residenciales y equipamientos, sin discernir diferencias entre barrios que requieren cambios y carecen de servicios de aquellos consolidados o de reciente urbanización. (figura 10)



3. Plano de Santiago, de Ernesto Ansart (1875), "con los proyectos de canalización del río, camino de cintura, ferrocarriles, etc."

4. Por el este, mantiene su trazado por avenida Vicuña Mackenna. Por el sur, se desplaza hacia la nueva avenida (actual avenida Matta) que remata en Campo de Marte, continúa por Blanco Encalada y se prolonga al oeste siguiendo el trazado del by-pass ferroviario que conecta Estación Central con la futura estación Mapocho, proyecto de Vicuña Mackenna para acercar el terminal de trenes a la ciudad central. Por el oeste, acompaña el trazado de ferrocarril por el lado poniente de Quinta Normal. Por el norte, precariamente ejecutado, muy similar a la propuesta de 1872.

Fig. 10. Plano de Santiago de 1875 Ernesto Ansart Vicuña Mackenna. La Transformación de Santiago. 1872. Fuente: Memoria Chilena.



Sin embargo, entre la representación de Ansart y las indicaciones del Intendente Vicuña Mackenna y las Comisiones, existen discrepancias. Como queda ampliamente explicado en Hidalgo (2020:62) “el objetivo del plano de Ansart no fue representar el plan de transformación de Santiago de Vicuña Mackenna, sino que se formó a partir de los insumos disponibles para realizar un plano distinto, de mucho mayor alcance, pero que no se pudo ejecutar debido al gran desafío técnico y económico que revestía, y que, en vista de aquello, Ansart los aprovechó para elaborar un plano inédito de Santiago, pero orientado a una finalidad totalmente diferente”.

Es importante destacar la progresiva ampliación del anillo que las sucesivas propuestas incorporan, dando argumentos a la conciencia preclara del autor de que el desafío urbano que la ciudad capital presentaba en ese momento, ya ponía en evidencia como componente ineludible de su desarrollo a un proceso de crecimiento y complejidad creciente que sólo se verá acentuado por el paso del tiempo. (figura 11)

Fig. 11. Plano de Santiago de 1910 y de 1929.

3. Santiago de Chile, como realidad de una ciudad capital

3.1 Descripción de la ciudad que aloja la propuesta

Santiago consolidó hacia el último cuarto del siglo XIX su primacía urbana, evidenciando cambios caracterizados por un doble proceso: la densificación del manzanero y la monumentalización del centro urbano con importantes obras públicas promovidas por el Estado (Pérez, 2015:105); y por la expansión de nuevos barrios residenciales y usos en las periferias impulsados por emprendimientos privados. Se trata de un período en que muchas ciudades se transforman. Para esos años, la ciudad, coincidiendo con Pizza (2019:14), “se encuentra en una fase de irreversible metropolización y encontramos en ella todas las ambigüedades que caracterizan los momentos de transición”. Liernur (2012:10) lo denomina oposición entre capital y metrópolis, señalando que “en casos no pocos significativos se produce también la articulación entre ambos términos, articulación que incluye por cierto el conflicto.”

Factores decisivos del crecimiento urbano y expansión desordenada son el aumento de población por migración interna y extranjera, así como el progreso económico, consecuencia de los cambios en la industrialización, apertura comercial y financiera del país (de Ramón, 2011:137). Sin embargo, la ciudad seguía conformada principalmente por casas bajas, falta de equipamientos y servicios, discontinuidad de calles sin pavimentar y acequias por el interior de las manzanas, que ponían de manifiesto graves problemas. Más allá de algunas reglamentaciones previas que abordaron temas de salubridad, hacinamiento y desorden urbano, coincidiendo con Romero (1997:21), “Santiago conservaba su fisonomía colonial”.

En el Informe, Vicuña Mackenna confirma el estado de la ciudad existente, denunciando condiciones físicas y sociales que afectaban la calidad de vida y cultura urbana de los habitantes, cuestión que exigía una intervención estructural. Son argumentos de ordenamiento espacial y disciplinamiento social, basados en la recuperación de tejidos urbanos degradados, nuevos trazados viarios y cobertura de redes de servicio, equipamientos, edificios y espacios colectivos, que redefinen la morfología urbana y territorial. Pero son en lo fundamental, la capacidad de prever un desarrollo posible del cuerpo urbano y tener la claridad para orientar esos cambios por venir desde una mirada con apertura hacia un

paisaje cultural de la ciudad radicalmente distinto a lo conocido por siglos.

3.2 La ciudad intra y extra anillo

Las iniciativas de Vicuña Mackenna para afrontar las problemáticas que afectaban a la sociedad y espacios de la ciudad, se hacían cada vez más urgentes. Ello explica el rol del trazado de infraestructuras viarias anulares y lineales como elementos de circulación, accesibilidad y articulación entre ciudad central y barrios residenciales, que estructuran la nueva escala de la ciudad. Por otra parte, afrontar una ciudad capital integrada en armonía con los nuevos urbanismos residenciales y equipamientos localizados en todas las direcciones del territorio, exigieron del Intendente medidas de expropiación y negociación sobre terrenos de privados, que permitieran implementar rápidamente las operaciones fijadas en su Plan.

En el centro histórico fundacional emergen algunos edificios públicos, religiosos, residencias privadas y plazas, entre las que destacan la Galería San Carlos y el Hotel Inglés frente a la plaza de Armas, Mercado Central, Club de la Unión, Congreso Nacional, entre otros, que junto a la rectificación y apertura de calles tapadas, densifican y jerarquizan la trama. La imagen de capitalidad es reforzada con la creación del Parque Cousiño, cerro Santa Lucía, reforma de la Alameda y trazado de nuevas calles que materializan paseos y conectan los parques urbanos de la ciudad.⁵

En la ciudad menos consolidada, por el norte, en sectores de San Pablo y la Chimba, los potreros ocupados por rancharíos y conventillos, separados de la zona céntrica por el canal de Negrete y el torrente del Mapocho, requerirán un saneamiento total mediante normas legales, además de la canalización de estas servidumbres de aguas. En los barrios del sur, arrabales suburbanos localizados más allá del canal de San Miguel y hasta el zanjón de la Aguada, debían ser destruidos completamente.

Se constata en el Informe una priorización de intervención en los diferentes tejidos urbanos, privilegiando la mejora y reforma de los más centrales y consolidados, respecto a los más periféricos y modestos (Leyton y Huertas, 2012), dejando fuera los pequeños nú-

5. Al mismo tiempo, se impulsó la apertura de nuevas plazas y la continuidad de calles que se encontraban obstaculizadas por algunos claustros y monasterios.

cleos dispersos del entorno inmediato del territorio provincial. Destaca también en el Plan, la apertura de nuevas plazas, distribución de recovas, escuelas municipales y equipamientos que junto a la urbanización de nuevas poblaciones, barrios y grandes avenidas⁶, integraban una ciudad crecida fragmentariamente, estructurando y unificando el territorio interior y exterior de Santiago. En la nueva matriz de orden, el Camino de Cintura articula el tejido urbano interior con los exteriores de las subdelegaciones rurales, al tiempo que introduce el saneamiento, mejoramiento de calles y viviendas, equipamientos y espacios públicos. Coincidiendo nuevamente con Montealegre (2021:50), “a diferencia del bulevar parisino que se abría paso entre un tejido densamente habitado y animado, el Camino de Cintura era un encadenamiento de caminos periféricos arbolados que no precisaban de un diálogo intenso con la ciudad sino con el campo. Hasta el proceso de Transformación de Santiago (1872-1875), las estrategias de arbolado compartieron un territorio común que se originaba en la productividad agrícola y se expandía sin reconocer límites a la silvicultura, a la protección de bosques y a la promoción y manejo de la arborización de las ciudades”.

La estructura formalizada en el Camino de Cintura, por donde se proponía el movimiento entre áreas y barrios sin pasar por el centro de la ciudad, no sólo articulaba los espacios naturales o rústicos fuera de la ciudad con las distintas partes interiores de ésta, sino que permitía una estrategia de funcionamiento de Santiago mucho más abierta, que la que existía antes. En efecto y aunque en la realidad de los hechos el trazado propuesto fue una operación incompleta, ya que el sistema de avenidas-paseo en la zona norte del torrente del Mapocho no se ejecutaron en casi ninguna de sus alternativas, si resultó ser una combinación bastante inteligente de algunas avenidas existentes -como la avenida Matucana y Exposición en la zona poniente- con nuevas -como las avenidas Vicuña Mackenna, Matta y Blanco en la zona sur y oriente de la ciudad- que permitieron por una parte, una nueva articulación territorial, así como por otra, una mejor conectividad entre barrios y centro histórico por el entramado de calles locales internas.

6. Para comprender mejor los diferentes aspectos que caracterizaron la urbanización de Santiago en ese período, sugerimos revisar el trabajo de Armando de Ramón (1985).



Fig. 12. Intendente B. Vicuña Mackenna y el Plan de Transformación de Santiago, 1872 y otros textos

4. El perfil multifacético del autor de un nuevo paisaje cultural

4.1 Una aproximación desde una vida intensa

En el año 1886, a los 55 años tras una intensa vida pública y una fecunda producción literaria, Vicuña Mackenna muere retirado en Santa Rosa de Colmo. Sus funerales serán recordados como una de las manifestaciones populares más masivas que registre la historia nacional. Antes, en 1875, cuando deja el cargo de intendente, se embarca en una campaña presidencial desde lo que denomina la “Campaña de los pueblos”, donde contrastando con las manifestaciones cerradas en estrechos círculos sociales de sus adversarios, implementa la práctica de recorrer todo el territorio nacional, contactándose con la gente, conociendo sus realidades y necesidades de primera fuente.

Un hombre fuerte y visionario, lector compulsivo de toda disciplina y autor que traiga alguna novedad, un escritor fecundo que aborda desde la crónica detallada de lugares y ciudades en el extranjero al registro histórico de la evolución de las ciudades más importantes del país, un hombre inquieto en la búsqueda de una comprensión distinta a las aproximaciones dominantes del momento. (figura 12) De alguna forma y bajo sus propias circunstancias, tras la búsqueda de aquellos conceptos del paisaje cultural que pensadores europeos contemporáneos desarrollan a la distancia, a la manera que plantea Sabaté (2005,16-17) cuando afirma “los orígenes del término paisaje cultural podemos rastrearlos en escritos de historiadores o geógrafos alemanes y franceses de finales del XIX (...) como área definida por una interrelación armoniosa y uniforme de elementos físicos; a la incidencia mutua entre naturaleza y humanidad (...), a la relación entre formas culturales de vida y territorios acotados, en definitiva entre paisaje y paisanaje”. (figura 13)

4.2 Un perfil particular desde sus modos de hacer

El discurso dominante que existe aún en la actualidad sobre la evaluación de su gestión como intendente subraya de manera reiterativa y obvia la voluntad de separar dos ciudades a través de la creación del Camino de Cintura como una forma de segregación y de proteger una cualidad de ciudad primada. Sin embargo, como se ha planteado con anteriori-



oridad, la realidad de su propuesta y la atención sobre su ideario puede demostrar cabalmente la coexistencia de dos voluntades perfectamente compatibles: una fundamental, de configurar una ciudad capital potente que estuviese a la altura de las grandes ciudades del mundo, no sólo en su calidad estética sino principalmente en su capacidad socio-económica de configurar el soporte de una ciudad capital en plenitud; y otra, especialmente acuciante para el momento que vive, de priorizar las necesidades y demandas más urgentes de entregar servicios y condiciones básicas de vida a una numerosa y extendida población que atraída por la ilusión de las oportunidades que ofrecería esa misma ciudad capital vive en la vulnerabilidad más dramática de precarios tugurios esparcidos por toda una amplia periferia donde la renta del suelo es explotada y aprovechada desvergonzadamente por aquellos privilegiados que ostentan la condición de dueños de la tierra.

Para Armando de Ramón (1985), son tres los factores actuantes en la configuración de un

Fig. 13. Santiago hacia 1910

proceso de desarrollo urbano: segregación espacial, renta urbana y remodelación. El plan propuesto y llevado adelante por Vicuña Mackenna articula con visionario talento una realidad urbana atrasada, tanto en su expresión material como en su configuración social, con la capacidad de potenciar ese conjunto de veinte proyectos que trenzan magistralmente las tres variables propuestas por el historiador.

La segregación espacial, es una matriz que está grabada sobre la ciudad desde su momento fundacional por el cuño colonizador, donde conquistadores y conquistados cohabitaban dos ciudades sobrepuestas pero muy distintas. Una constante que los siglos venideros sólo profundizarán independiente a los esfuerzos variados por intentar superar la extrema pobreza que sufren los segmentos más postergados de la población. La renta urbana, con variadas expresiones, es una constante que favorece a los herederos de aquellos elegidos desde ese momento original asociado a la asignación en la propiedad de la tierra. Otra persistencia en el tiempo que sucesivos estadios de escalas ampliadas del proceso urbano de ciudad a gran ciudad y hasta la metrópolis, marcará rítmicamente como la capacidad de capitalizar para unos pocos un usufructo urbano en detrimento de amplios estratos socio económicos que llegan hoy hasta las clases medias más acomodadas. La remodelación urbana, es un proceso escaso y complejo en la historia urbana de Santiago, donde miradas de la osadía y claridad del intendente son reducidas, dado que esa capacidad de visión exige junto a una voluntad iluminada, de ese coraje superior para llevarlo a la práctica, superando todas las resistencias y venciendo todos los cuidados de intereses particulares para colocar el bien común por encima y lograr resultados positivos para el lugar.

Por todo ello, el punto de inflexión en la *forma urbis* que plantea Vicuña Mackenna para Santiago es tan importante para la comprensión y la deriva futura de la ciudad capital. El autor representa una voluntad esencialmente política plasmada en la actuación focalizada sobre la ciudad, lugar de la relación más consecuente entre polis y política. Su destreza en la escritura expresada en su fértil producción literaria en los géneros más diversos fueron un arma relevante para su acción concertada entre ambos ámbitos de acción y pensamiento ⁷.

7. "Mucho aportaba al cargo: dilatados estudios, conocimientos históricos y urbanísticos sobre la ciudad, y concretos proyectos para mejorarla y transformarla, nacidos de tales antecedentes, y de un viaje a EE.UU. y tres a Europa; una incomparable fantasía creadora, y el esfuerzo sobrehumano, sin horarios, que empleaba en cuanto empresa acometía. Así lo hizo con la Intendencia. Su arremetida encantó a los hombres de progreso capitalinos, generando un entusiasmo

Fue desde 1872, cuando ocupa la sede de la intendencia de Santiago donde las mismas calles y caminos conocerán de su mano y su voluntad en el desempeño por desarrollar una sociedad más democrática desde la nueva ciudad intervenida a través de veinte proyectos clave. Los proyectos del cerro Santa Lucía y el Camino de Cintura, entre otros, son muestras de esas cualidades de voluntad y coraje. El primero, en lo que implica el nuevo paseo para la ciudad de Santiago junto con su articulación con la canalización del río y la Alameda; y el segundo, por el impacto que tiene un sistema anular de amplias avenidas sombreadas que interconectan y relacionan los distintos distritos y barrios de la ciudad junto a los territorios de expansión de sus periferias y el marco general del valle del Maipo.

Para Vicuña Mackenna, el mutuo conocimiento y reconocimiento de los distintos habitantes de la nueva ciudad por desplegarse en el territorio fueron siempre elemento de fortalecimiento para la concepción de la misma. Sólo una lectura visionaria de la ciudad puede acercar y comprender la voluntad perfilada por el intendente en la oportunidad ofrecida de fundar y hacer crecer una comprensión de la ciudad capital y su territorio en el horizonte de ese nuevo paisaje cultural esbozado, independiente a su conciencia sobre el concepto. Recurriendo nuevamente a la idea de Sabaté (2005:33) cuando dice “situar el paisaje como eje central de los instrumentos y planes de ordenación. Paisaje en su más amplio sentido, natural y cultural. Paisaje no como resultado acabado de una cultura, sino como realidad continuamente evolutiva. (...) Paisaje y territorio no como soporte, sino como factor básico de cualquier transformación”.

5. Colofón

La presente investigación postula que la evolución de la ciudad y el territorio se plasma en la superposición de diversas capas históricas, configurando así un paisaje cultural compuesto de diversos hechos sedimentados a lo largo del tiempo. En palabras de Yi-Fu Tuan (2007: 233) “la mayor parte de las ciudades, posiblemente todas, hacen algún gesto público hacia lo trascendental, erigiendo un monumento o una fuente, o construyendo una

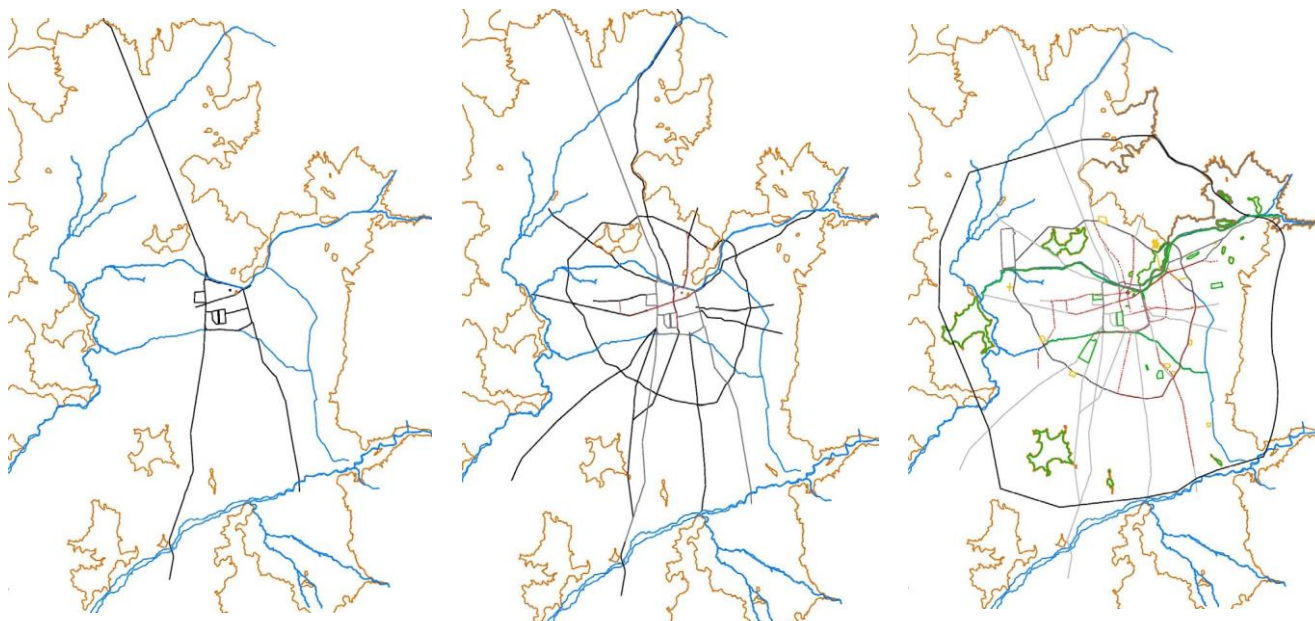
y una colaboración personal y monetaria poco usuales, que él acuciaba con reuniones, discursos, escritos, artículos de prensa y folletos... una gran máquina publicitaria salida casi exclusivamente de su caudalosa pluma y oratoria” (Vial, 2009)

plaza o un bulevar más espacioso de lo que requiere el tráfico rutinario”. A ello apunta la lectura del Plan de Transformación de Vicuña Mackenna de 1872, donde no se limita a una obra específica, sino a una veintena, amplio conjunto que desde su pensamiento apunta a lograr un cambio de forma y escala de Santiago sin precedentes y la gran empresa que implicaban las operaciones consignadas, y que con antelación era consciente que serían difíciles de ejecutar en tan breve período. El Informe evidencia un plan que vincula partes y piezas diversas en una estrategia de resolución de problemas urbanos, cuyo objetivo compartido es dejar lanzada la ciudad capital hacia “lo trascendental”. El Intendente define el marco de operaciones que daría forma y contenidos de esa nueva realidad a partir de un pensamiento concreto, tan pragmático como ambicioso. Por otra parte, su cercano colaborador Ernesto Ansart, con objetivos diferentes y algunas libertades en su interpretación, dibuja un plano de la propia ciudad, en 1875, donde se recogen la realidad de la ciudad que se tiene en frente, combinada con algunas de las recientes intervenciones y las directrices de otras por venir; donde algunas se visibilizan, pero fundamentalmente logra representar la forma general de la ciudad que se deduce del Informe, en “un orden que distribuye los elementos en relaciones de coexistencia” (Mongin, 2006: 38).

El Plan introduce por primera vez una serie de innovaciones, resultado además de sus escritos y conocimiento de la ciudad, aunque el contexto político y económico no sería favorable a la ejecución de tan variados proyectos. Ello explica que transcurridos varios años del término de la gestión del Intendente, el levantamiento de calles de Alejandro Bertrand de 1890 y el plano de Nicanor Boloña⁸, de 1895, den cuenta de un viario estacionado en el mismo registro realizado en 1875. A pesar que la propuesta no prosiguió, en los hechos marcó la impronta de una nueva ciudad que con ajustes se materializó reformulada hacia 1910, cuando Santiago celebraría el Centenario de la República, momento que consolida los barrios residenciales como forma de crecimiento en las periferias, articulados con las arquitecturas públicas del centro urbano de la ciudad capital, todo ello mediante un nuevo trazado de calles y avenidas que los conecta y articula.⁹ Efectivamente, hacia el Cente-

8. Plano de Santiago, de Nicanor Boloña (1895)

9. De acuerdo con Solà Morales, son objeto de proyecto urbano para la gran ciudad ya en los años veinte, tres cuestiones principales como proyectos específicos, a saber: los barrios residenciales entendidos como formas de crecimiento urbano en la nueva escala de la ciudad; la arquitectura civil y los monumentos como arquitectura del centro urbano, y los trazados de calles o avenidas como forma de ordenar los sectores urbanos de tamaño medio (Solà-Morales, 1987).



nario, el Camino de Cintura no ha sido concluido, ni continuado tal como fue concebido, ni comprendido como el componente fundamental para la nueva ciudad. Paradójicamente, la expansión ocurrida sobre los suburbios incorporados a su extensión, así como las construcciones de nuevas estaciones de trenes y el trazado consolidado por un ferrocarril de circunvalación actuaría de reinterpretación en el plano del anillo de grandes avenidas. En el contexto, del paisaje cultural que se configura a partir del punto de inflexión que detona el Plan de Transformación de Santiago de 1872 “la intención de este trabajo es evidenciar que la propuesta de Vicuña Mackenna plasmada en el Plano de Ernesto Ansart, será determinante de otros planes posteriores que siguen el modelo de anillos de circunvalación, y que en definitiva prosiguen la transformación de la ciudad de cuadras en una ciudad radioconcéntrica, cuestión que efectivamente se materializa con el PRIS 60”. (Rosas, 2016: 90)

En perspectiva historiográfica, aquella infraestructura viaria anular de avenidas que aspiraba a definir la forma general de la ciudad, a pesar de no verse materializada en el territorio

Fig. 14. Primera , Segunda y Tercera Forma Urbis de Santiago

Dibujo: José Rosas. Basado en la idea de Forma Urbis para Santiago de Josep Parcerisa Las Ecuaciones del Centro, presentado en el Encuentro de Cooperación Internacional, Seminario Tres miradas a la ciudad desde el Plano Detallado de Santiago de Alejandro Bertrand (1889-1890). PUCCh. Santiago, 15 de enero de 2014

de la ciudad capital, no hay duda que definieron una manera de comprender y asumir el paisaje y el futuro urbanístico de Santiago durante el transcurso del siglo XX.(figura 14)

** Este artículo se enmarca en el Proyecto Fondecyt n°1191393 “Santiago 1875: Desmontando el plano de Ernesto Ansart y el Plan de Transformación de Benjamín Vicuña Mackenna: entre la modernización de la ciudad capital y el emergente urbanismo residencial”, Investigador responsable: Germán Hidalgo; co-investigadores: José Rosas, Wren Strabucchi y Macarena Ibarra. Personal técnico: Germán Guzmán, Magdalena Montalbán.*

Bibliografía

BANNEN, P. (2017). *Providencia, el arco de la avenida 1897-2003*. Tesis doctoral. Granada: Universidad de Granada.

CORBOZ, A. (2015). “Orden disperso. Ensayos sobre arte, método, ciudad y territorio”, en *El territorio como palimpsesto*. Parte segunda. Hacia la Hiperciudad. Colección Las ciudades y las ideas. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes Editorial.

DE RAMÓN, A. (1985). “Estudio de una periferia urbana: Santiago de Chile 1850-1900”, en revista *Historia 20*. Santiago: Instituto de Historia UC.

DE RAMÓN, A. (2011). “Factores de modernización de la sociedad urbana”, en *Santiago de Chile. Historia de una sociedad urbana*. Santiago: Ediciones Catalonia.

FRISBY, D. (2007). “La ciudad interpretada. La metrópoli de Georg Simmel”, en *Paisajes Urbanos de la modernidad. Exploraciones críticas*. Colección Las Ciudades y las ideas. Buenos Aires: Universidad de Quilmes Editorial.

GARCÉS, E. (2013). “Chile, paisajes culturales. Paisaje cultural de Santiago”. Pontificia Universidad Católica de Chile. Garcés, Eugenio; Rosas, José; Valenzuela, Cristián; Correa, Magdalena. Representación, ciudad y contexto territorial en Santiago de Chile:1730-1800. Informe Agosto 2013. Proyecto Fondecyt 110481. “Una ciudad , dos catedrales. Los cambios en el conjunto catedralicio de Santiago y el proceso de modernización urbana del último período colonial. 1730-1800” de Fernando Pérez.

HABERMAS, J. (1994). “Cuestiones y contracuestiones”, en *Habermas y la modernidad*.

Madrid: Cátedra Colección Teorema.

HIDALGO, G; STRABUCCHI, W; MONTALBAN, M. (2020) *Santiago 1875: una nueva edilidad. Los planes de la Intendencia de Vicuña Mackenna y el plano de Ernesto Ansart*. En Revista 180. Santiago: UDP.

LEYTON, C. Y HUERTAS, R. (2012), "Reforma urbana e higiene social en Santiago de Chile. La tecno-utopía liberal de Benjamín Vicuña Mackenna (1872-1875), en *Dynamis*, vol.32, Nº1. Granada: Universidad de Granada.

LIERNUR, J. F. (2012). "Prólogo", en *Palacios sin reyes. Arquitectura pública para la "capital permanente", Buenos Aires, 1880-1890*, de Claudia Shmidt. Rosario: Editores Prohistoria.

MONGIN, O. (2006) *La condición urbana. La ciudad a la hora de la mundialización*. Buenos Aires: Paidós, Espacio del saber. Paidós.

PEREZ, F. (2015). "Epílogo: El canon y las escalas", en *El Canon Republicano y la distancia cinco mil*, de José Rosas y Josep Parcerisas. Santiago: FADEU / Ediciones UC, Textos Universitarios.

PIZZA, A. (2019). "La Historia como proyecto", en *Intersecciones. Cultura urbana, arte, arquitectura en los siglos XIX y XX*. Madrid: Ediciones Asimétricas.

ROMERO, L. A. (1997). *Qué hacer con los pobres. Elites y sectores populares en Santiago de Chile. 1840-1895*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, Historia y Cultura.

ROSAS, J. (2016) "La ciudad de Santiago como palimpsesto a través de las miradas de Vicuña Mackenna, Brunner y Parrochia". IV seminario Santiago, en "La transformación de Santiago de Benjamín Vicuña Mackenna y el plano de Ernesto Ansart de 1875, como una de las capas de escritura de la ciudad moderna" Santiago: DIBAM, Museo Nacional BVM.

SABATÉ, J. (2005). "De la preservación del patrimonio a la ordenación del paisaje", en revista *Identidades, territorios, cultura, patrimonio*, Num.1. Barcelona: Ediciones UPC.

SASSEN, S. (2007). *Territorio, autoridad y derechos. De los ensamblajes medievales a los*

ensamblajes globales. Buenos Aires-Madrid: Editorial Katz.

SCHLÖEGEL, K. (2015). *En el espacio leemos el tiempo. Sobre Historia de la civilización y geopolítica*. Madrid: Biblioteca de Ensayo Siruela.

SOLÁ-MORALES, M. (1987). "La Segunda Historia del proyecto urbano", en revista UR N°5. El proyecto urbano I, Barcelona: Ediciones UPC..

SOLÁ-MORALES, M. (2008). "Ciudades Cortadas", en *De cosas urbanas*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

VIAL, G. (2009). *Chile cinco siglos de historia*. Santiago de Chile: Editora Zig-Zag.

VICUÑA MACKENNA, B. (1872) *La Transformación de Santiago*. Santiago: Imprenta Tornero.

YI-FU TUAN (2007). *Topofilia*. Santa Cruz de Tenerife: Editorial Melusina.