

REPRESENTACIÓN, CIUDAD Y HECHOS DEL TERRITORIO Santiago de Chile: 1730-1831

Magdalena Correa Reymond y Christian Valenzuela Abdala

Pontificia Universidad Católica de Chile

Investigador responsable: Fernando Pérez Oyarzún

Mail: mmcorre1@uc.cl; cvalenzueb@uc.cl

RESUMEN

Esta investigación busca establecer las estructuras urbanas y culturales que se encontraban presentes en la ciudad y el valle de Santiago, durante el siglo XVIII, a escalas 1:10.000 y 1:50.000, con el fin de comprender el proceso de expansión de la ciudad a lo largo de este periodo colonial. Los encuadres utilizados se vinculan con el espacio geográfico de la ciudad durante este siglo, tomando en cuenta la periferia más próxima y el territorio circundante que actualmente es parte de la ciudad. El trabajo se inicia con un redibujo de los principales planos que comprenden el periodo estudiado (lo cual permitió determinar la verdadera morfología y magnitud urbana de la ciudad del siglo XVIII), para luego dar paso a una representación de los espacios urbanos inmersos en la cuenca de Santiago. De esta manera, se establecieron las relaciones entre la geografía que conforma la cuenca y las estructuras urbanas existentes.

Palabras clave: forma urbana, territorio.

ABSTRACT

This research seeks to establish urban and cultural structures that were present in the city and the valley of Santiago during the eighteenth century into, 1:10,000 and 1:50,000 scales, in order to understand the process of expansion of the city during this colonial period. The frames we used are linked to the geographical area of the city during this century, taking into account the nearest periphery and surrounding territory that is now part of the city. The work begins with a redraft of the main plans of that period (which allowed us to determine the true urban morphology and size of the city of the eighteenth century), and then represent of urban spaces located in the basin of Santiago. Hence, we established relationships between the geography of the basin and the existing urban structures.

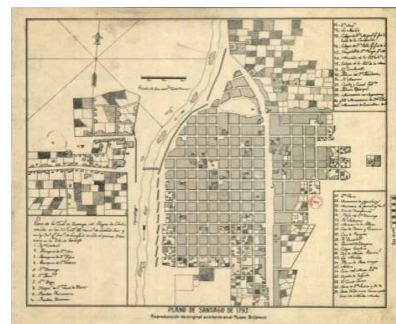
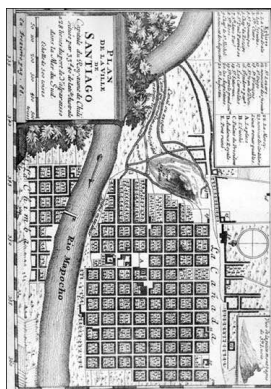
Keywords: urban form, territory.

1 INTRODUCCIÓN

Gran parte de los historiadores que se han dedicado a estudiar el desarrollo urbano de la ciudad de Santiago (Benjamín Vicuña Mackenna, Armando de Ramón, Gabriel Guarda, René León Echaíz, Gonzalo Piwonka, todos ellos con un prolífico trabajo en el ámbito de la historia urbana de Chile), dan cuenta que el trabajo realizado por el alarife Pedro de Gamboa, durante el proceso de fundación en 1540, estructuró a esta ciudad en base a una fisonomía de “nueve calles que corrían de este a oeste, de las cuales sólo seis atravesaban toda la planta, y otras quince calles en dirección norte-sur, las que formaron 126 manzanas” (De Ramón, 2000:17). Dicha distribución, que ha sido reconocida a lo largo de los años con el nombre de “damero”, caracterizó a la ciudad de Santiago durante la Colonia -al igual que a otras fundaciones del siglo XVIII que se establecieron en la Capitanía General de Chile, como San Felipe (1740), Rancagua (1743) y Concepción (refundación de 1765), a pesar de las múltiples transformaciones que ésta última fue teniendo durante este periodo.

Desde esta fecha fundacional hasta comienzos del siglo XVIII, ya había transcurrido más de un siglo y medio de historia colonial, no sin alteración de la trama urbana de Santiago. La ciudad había crecido más allá de los límites mencionados, y comenzaba a observarse una fuerte expansión en los sectores periféricos, tal como revelan los trabajos realizados por Alonso de Ovalle¹ (1646), Amadeo Frezier² (1712), Juan Ignacio Molina³ (1776), el adjudicado a Fr. Manuel Sobreviela⁴ (1793) y Claudio Gay⁵ (1931), durante los siglos XVII y comienzos del XIX. Ejemplos:

De izquierda a derecha: perspectiva y planta de la ciudad de Santiago de Chile (Ovalle, 1646); Plan de la ville de Santiago



capitale du royaume du Chili (Frezier, 1712); S. Giacopocapitale del Regno de Chile (Molina, 1776); y Plano de la ciudad de Santiago en el Reino de Chile (Donoso, 1944).

Esta era una ciudad que manifestaba un fuerte crecimiento espontáneo hacia las áreas más próximas de la trama fundacional, principalmente en el sector ultra-Mapocho, denominado “La Chimba”, y hacia el sur de la Cañada, como nos revelan los planos de época. A su vez, era una ciudad que a lo largo de estos siglos coloniales había establecido una estrecha relación con los distintos asentamientos humanos que fueron constituyéndose dentro de la cuenca de Santiago, con los cuales establecía conexión por medio de variadas obras de infraestructura, tales como redes de caminos, canales, puentes, etc. Esta circunstancia nos obliga a distanciarnos de aquella idea que considera a la ciudad de Santiago como un hito aislado a todo lo que ocurría dentro del territorio americano, y empezar a dar cuenta -por medio de un elaborado proceso de investigación- de la estrecha relación que mantenía esta ciudad con los distintos asentamientos ubicados en el mismo valle, lo cual fue determinando el tejido urbano que comprendió la expansión futura de esta capital.

¹ Padre jesuita, escribe *Histórica relación del Reyno de Chile*, en 1646.

² Explorador, geógrafo y naturalista francés. Luego de ser enviado a América por el gobierno francés, escribe en 1716 una crónica de su viaje bajo el título *Relación del viaje por el Mar del Sur a las costas de Chile y el Perú, durante los años 1712, 1713 y 1714*.

³ Sacerdote, naturalista y geógrafo chileno que escribe *Compendio dellastoria geográfica, naturale, e civili del regno del Cile*, en 1776.

⁴ Misionero español que recorre parte del Perú y Chile.

⁵ Naturalista e historiador francés que realizó estudios sobre la flora, fauna, geología y geografía de Chile, luego de su llegada al país en 1828.

De este modo, el presente trabajo busca *representar* los *hechos del territorio* ocurridos en la cuenca de Santiago de Chile, entre el estero Colina y los ríos Mapocho y Maipo, durante el siglo XVIII;⁶ analizar el proceso de modernización urbana en Santiago a partir de los principales planos que representan este periodo (Amadeo Frezier, 1712, y Fr. Manuel de Sobreviela, 1793); y, por último, vincular el resultado de este trabajo con las transformaciones urbanas que ocurrieron en la ciudad durante el periodo de estudio. Para esto, se procedió, en primer lugar, a una operación de redibujo de las planimetrías antes mencionadas a escala 1:10.000, para luego dar paso a una representación de los hechos urbanos sobre la cuenca de Santiago a escala 1:50.000, donde se reconstruyó un plano en base a la información obtenida de fuentes históricas y documentos cartográficos.

El uso de estas escalas se relaciona con el contexto inmediato en que se quiere analizar el hecho urbano. Por un lado, la escala 1:10.000 da cuenta del desarrollo urbano que la ciudad alcanza durante el XVIII y la primera forma que este desarrollo adopta; mientras que en la escala 1:50.000 podemos apreciar la magnitud y la topografía del valle en que se inserta el núcleo urbano de la ciudad y los diferentes caminos que se despliegan.

Para el trabajo de ambas escalas se sintetizan los aportes documentales de historiadores que hacen referencia al periodo estudiado como: de Ramón, Piwonka, Guarda, León Echaiz y Abel Rosales, así como también de fuentes planimétricas que incluyen los planos de Pissis (1873), Sociedad Canal del Maipo (1901), IGM (1910) y base del Observatorio de Ciudades Universidad Católica. 2008 (OCUC). A partir de estas referencias, se localiza y representan los hechos del territorio en el valle de Santiago, las que serán vinculadas con las transformaciones urbanas y del territorio que ocurrieron en el valle y la propia ciudad durante el siglo XVIII, para así poder ver cómo este desarrollo inicial, sumado a la extensión que adquieren los caminos y canales a lo largo del valle, inciden en la forma urbana que la ciudad de Santiago comenzó a adoptar en los siglos posteriores al XVIII.

2 REDIBUJO DE LOS PLANOS URBANOS DE SANTIAGO: AMADEO FREZIER (1712) Y EL ATRIBUIDO A MANUEL DE SOBREVIELA (1793)

La primera operación tiene relación con el redibujo de los dos planos de estudio: Frezier y Sobreviela. Los nuevos planos no sólo reprodujeron todas las características gráficas que poseían los originales, sino también la información que los documentos contenían en términos de desarrollo urbano, como edificios de mayor relevancia, cursos de aguas, cotas de nivel, infraestructuras (tajamares, puentes, canales y molinos) y construcciones específicas que recogen cada uno de los casos.

Este proceso de redibujo tuvo una serie de obstáculos debido al tipo de imprecisiones gráficas que contenían los planos históricos, y a la dificultad que significó trabajar con una base OCUC 2008, donde la ciudad manifestaba claras transformaciones que era difícil revertir históricamente, tales como la canalización del río Mapocho, concluida en 1891, y la creación de la autopista Norte-Sur, en el sector poniente de la ciudad. Dicha cuestión exigió el apoyo de otros estudios para lograr la totalidad de la reconstrucción de la ciudad colonial.

Para el caso del río Mapocho se optó por la base cartográfica “Catastro Calles Rollo de Alejandro Bertrand” (1890)⁷, que plasma de mejor manera la caja y forma del río del periodo colonial, especialmente en su vinculación con el ámbito urbano central. Y, con relación a la representación del río en la cuenca de Santiago, se utilizó el levantamiento hecho por IGM (Instituto Geográfico Militar) 1910, ya que éste encarna el Mapocho en su estado más natural, de un modo más fidedigno.

⁶ Utilizamos la palabra “representar” debido a la dificultad de establecer con exactitud los espacios que ocuparon los distintos hechos del territorio, dentro de la Cuenca de Santiago, lo cual nos hace construir el plano en base a una serie de hipótesis. Entendemos los “hechos del territorio” como toda estructura que surge de las relaciones entre variables territoriales (naturales) y usos del territorio (culturales), referidas a los procesos de apropiación y construcción de los espacios geográficos por parte de los diversos grupos humanos, durante el periodo de estudio, incluyendo topografía (cota y mantos), cursos de agua (naturales, prehispánicos y coloniales), obras de infraestructura (caminos, tajamares, puentes, molinos) y propiedades rurales (haciendas, chacras, quintas). Definición de Eugenio Garcés F. (Seminario Cartografías urbanas, Pontificia Universidad Católica de Chile, enero de 2013, con mención al libro *Los hechos de la arquitectura* de Fernando Pérez O. y otros, 1999, y a los talleres de investigación dictados por J.J. Ugarte y R. Astaburuaga).

⁷ Esta representación fue solicitada a la investigación Fondecyt (Fondo Nacional de Ciencia y Tecnología) *Santiago 1910. Construcción planimétrica de la ciudad Pre-moderna. Transcripciones entre el fenómeno de la ciudad física dada y la ciudad representada.*

Para restablecer el tejido urbano del manzanero del centro-poniente de la ciudad (destruido parcialmente por la construcción de la actual autopista Norte-Sur), se solicitó al proyecto Fondecyt Santiago 1910⁸, las manzanas que comprenden el espacio urbano perdido. Y, por último, debido a la actual densificación de los espacios, en las tres planimetrías redibujadas se modificaron las manzanas vinculadas a los conventos (que normalmente ocupaban más de una manzana), estableciendo un redibujo de sus propiedades a base la unión de las manzanas circundantes, representando, así, lo más cercanamente posible los planos originales.

Para una mejor comprensión de la ciudad del siglo XVIII, se propone dividirla en cinco sectores, de acuerdo a los límites geográficos propios del valle de Santiago: el sector central está limitado hacia el norte por el río Mapocho, hacia el sur por la Cañada, al oriente por el cerro Santa Lucía y al poniente por la actual avenida Brasil. Los otros sectores se ordenaron en base al sector central y son nombrados como sectores norte, sur, oriente y poniente, respectivamente.

2.1 Redibujo del plano de Amadeo Frezier (1712). Escala 1:10.000

El plano se encuentra dibujado a una escala de 500 toesas, con el norte hacia abajo. En el ángulo superior derecho incluye una vista del cerro Santa Lucía y en el ángulo superior izquierdo, un listado de los principales edificios, los que son localizados, destacados y emplazados en el plano.

Frezier nos muestra el conjunto urbano de Santiago con una estructura estrictamente ortogonal propio de las representación de las nuevas ciudades en el continente americano. Este orden urbano se construye en base a manzanas ortogonales y regulares, según lo representado por Frezier. Estas manzanas serán la forma de cómo se plantea el desarrollo urbano de la ciudad fundacional en los nuevos territorios. Con el ejercicio del redibujo se demostrará que la representación de Frezier es muy diferente a la morfología que tenía la ciudad en aquella época.

La primera operación que se hace es el redibujo del conjunto urbano que alcanzaba la ciudad a principios del siglo XVIII. Este ejercicio se hace sobre la base planimétrica OCUC. Seguido de esto, se localizan los edificios más relevantes del período que permanecen hasta la actualidad; de esta manera es posible compararlos con la situación que les atribuye Frezier. Este ejercicio demostró algunos errores en la localización de ciertas iglesias y conventos, los que fueron rectificadas en el redibujo del plano, como por ejemplo, el noviciado Agustino y la Iglesia Santa Ana.

La ciudad hacia el norte del río Mapocho, denominada por Frezier como el sector de “La Chimba”, fue representada de un modo ciertamente erróneo, ya que dispone un conjunto de manzanas idénticas a las dibujadas en el área central de la ciudad. Por lo tanto, la reconstruimos basándonos en los ejes principales que existen en este lugar, las actuales avenidas Independencia y Recoleta, ya que en el relato de los historiadores se hace mención a la existencia de estos caminos desde tiempos prehispánicos.

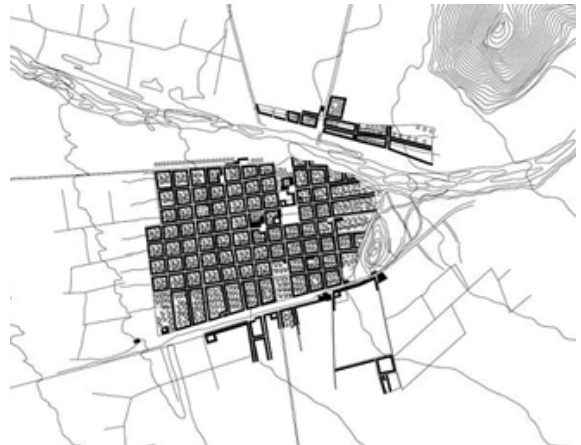
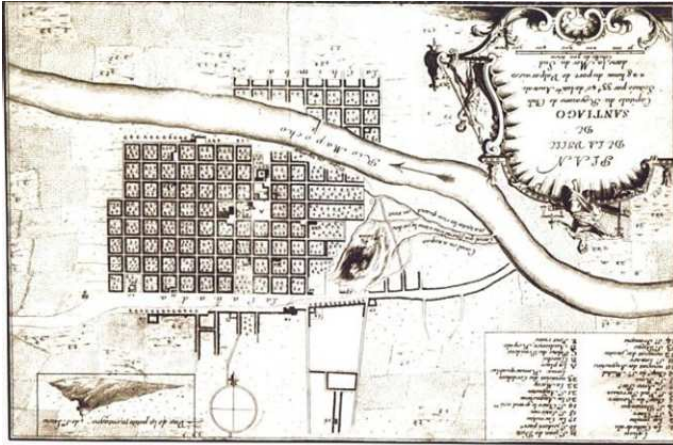
El primer apoyo para la reconstrucción del sector es la presencia del templo Recoleta Franciscana, la que en ese tiempo aún era un noviciado situado en el mismo lugar que en la actualidad. Denominado por Frezier como “Nouiciat des Cordeliers” o Noviciado Franciscano, este edificio y su localización fueron los primeros referentes para el redibujo de “La Chimba”. Se determinó que la primera línea de manzanas al norte del río Mapocho no fue parte de “La Chimba” en esa época, ya que ésta fue producto de los terrenos ganados al Mapocho luego de su canalización, de manera que “La Chimba” comenzaba sólo a partir de la actual avenida Bellavista hacia el norte y se extendía no más allá de la actual calle Antonia López de Bello. En el redibujo se ha mantenido el número de manzanas propuestas por Frezier, aunque la extrema regularidad del trazado que él presenta es muy alejada a la morfología de lo que pudo ser “La Chimba” de la época. También se han dibujado los canales que nacen del río Mapocho y recorrían la ciudad en dirección oriente-poniente, así como el canal del Socorro que lo hacía por La Cañada, y los canales que rodeaban el cerro Santa Lucía, sobre los cuales Frezier hizo especial énfasis.

Por último, se reconstruyó el incipiente trazado sur de la ciudad, el cual estuvo determinado por el eje de la actual Alameda, considerando el ángulo con que se abre desde la actual plaza Baquedano y el cerro Santa Lucía. Dicha cuestión nos permitió observar, en primera instancia, que las manzanas del centro urbano que configuran La Cañada son irregulares respecto al trazado que le entrega el plano original; por otra parte, que todos aquellos edificios vinculados a instituciones religiosas, así como las calles situadas al sur de la

⁸Fondecyt 1085253, Santiago 1910. *Construcción planimétrica de la ciudad pre-moderna. Transcripciones entre el fenómeno de la ciudad física dada y la ciudad representada.* Investigado responsable: José Rosas Vera

Cañada, ayudaron a marcar la pauta del insipiente desarrollo urbano, tal como vemos en el caso de la Iglesia de San Isidro.

De este modo, podemos notar como el plano presentado por Frezier nos muestra una ciudad muy diferente al esquema ideal y homogéneo representada por el autor, sobre todo porque posee una trama urbana más irregular de la que muestra el plano original.



A la izquierda, Plan de la Ville de Santiago Capitale du Royaume de Chili (Frezier, 1712); a la derecha, su redibujo
Elaboración propia con base OCUC 2008

2.2 Redibujo del plano atribuido a Manuel de Sobreviela (1793). Escala 1:10.000

El "Plano de la ciudad de Santiago en el Reino de Chile", atribuido a Fr. Manuel Sobreviela, se encuentra dibujado a una escala gráfica de 600 varas castellanas y sitúa la ciudad a $33^{\circ} 32'$ de latitud sur y en los $307^{\circ} 7'$ de longitud, tomada del primer meridiano de Tenerife. El norte está dibujado en dirección oriente. De manera complementaria, el plano incorpora tres viñetas con el listado de los 50 edificios civiles y religiosos que aparecen representados.

Como podemos observar a través de este plano, Santiago había tenido a fines del siglo XVIII un importante crecimiento hacia el sector sur, especialmente detrás del convento de San Francisco. El centro había crecido hacia el poniente y también había un mayor acercamiento de la trama urbana hacia el río Mapocho. Hacia el oriente del cerro Santa Lucía, habían aparecido nuevas manzanas, las cuales no se advertían en el plano de Frezier. Y el sector norte mantuvo su estructura próxima al río, avanzando en su desarrollo urbano a lo largo de los ejes de las actuales avenidas Independencia y Recoleta.

Luego de establecer el desarrollo urbano de la ciudad y cuantificar las manzanas compactas, se examinaron las manzanas con construcciones aisladas que fueron representadas con las mismas formas y similar gráfica a la del plano original. A su vez, en el límite norte del sector central se graficaron los tajamares dibujados por Sobreviela, representados en tamaño, forma, emplazamiento ajustados con el original.

En el centro de la ciudad, Sobreviela dibujó cuidadosamente los edificios religiosos situados dentro del manzanero, pudiéndose diferenciar los templos con mayor envergadura de los más modestos. Esta manera de representar las edificaciones religiosas se traspasó a la base planimétrica OCUC, con sus proporciones y con la localización establecida por el plano original y las localizaciones actuales. Esta representación se realizó también con los edificios institucionales.

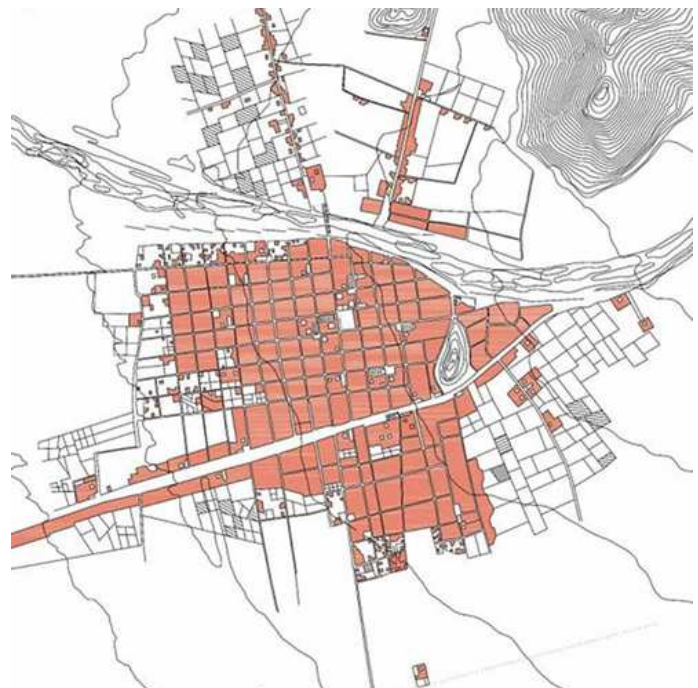
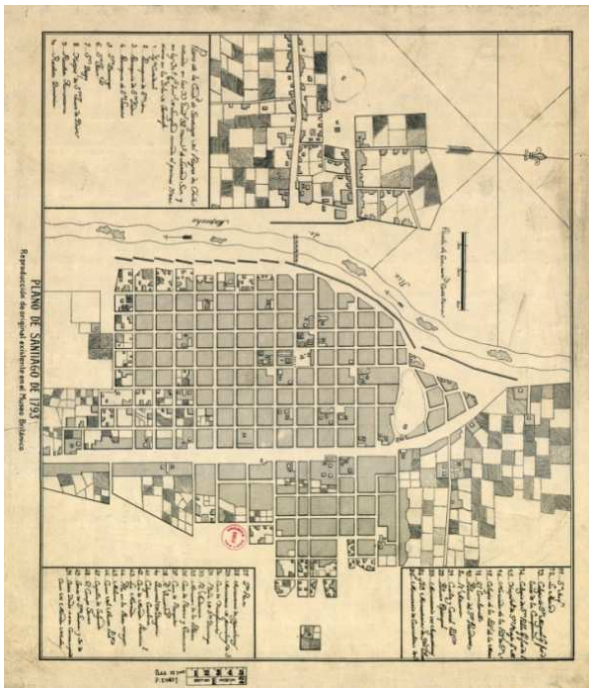
En el plano de Sobreviela, La Cañada se ha extendido considerablemente en dirección poniente. Al encontrarse a la altura de la actual avenida Brasil, se puede observar una manzana diferente de las restantes, en cuanto a su tamaño y forma. Su construcción se relaciona con la configuración actual de varias manzanas, razón por la cual en su redibujo se unieron nueve manzanas que mantienen relación con la forma perimetral propuesta por el plano original.

Al oriente del cerro Santa Lucía, el plano de Sobreviela proponía una serie de manzanas con un trazado muy irregular. Por tal razón, se optó por mantener el trazado del plano base OCUC, suprimiendo sólo las manzanas más cercanas al río Mapocho.

El sector norte de Santiago fue representado por Sobreviela con una geometría y morfología fuera de toda realidad, aun cuando reconoce los dos ejes principales del lugar: las actuales avenidas Independencia y Recoleta. Pero su desarrollo urbano no había tenido el mismo auge que hacia el sector sur.

En el sector sur de la ciudad la morfología urbana no había sufrido cambios considerables, por lo que el redibujo de este sector se basó principalmente en la determinación de los principales ejes que corren en dirección norte-sur. La calle San Isidro era la única de las calles norte-sur que no tenía salida a La Cañada. La iglesia de San Isidro fue localizada en la posición que ha mantenido históricamente hasta hoy, hecho que ayudó a la reconstrucción de su entorno, el cual tuvo que ser modificado parcialmente, suprimiendo algunas calles actuales (Curicó, Granados y Root) para generar la larga manzana que antecede a esta iglesia, según el plano de Sobreviela.

El redibujo del plano de Sobreviela puso en evidencia un desarrollo urbano de Santiago concentrado mayoritariamente en el sector sur de la ciudad. En este sector, las calles más largas corren de norte a sur, con pocas coincidencias con las del damero central, con la excepción del eje de las actuales calles Bandera y San Diego, coincidiendo esta última con la salida hacia el sur de la ciudad. En cambio, las calles oriente-poniente son más cortas, interrumpidas por la irregularidad del trazado del sector. Hacia el norte se observa la forma en que se fueron construyendo los dos principales ejes, los cuales aparecen en el redibujo con su geometría y posición real, según el plano OCUC. En los límites norte y poniente del centro urbano se observan manzanas constituidas por pequeñas construcciones aisladas, dando paso a las zonas periurbanas. En el centro mismo se puede comprobar que el damero no es completamente ortogonal, tal como lo dibujó Sobreviela, principalmente porque las calles norte-sur tienden a perder su trazado recto.



A la izquierda, el Plano de la ciudad de Santiago del Reyno de Chile (en Donoso, 1944); a la derecha, su redibujo
Elaboración propia con base OCUC 2008

3 HECHOS DEL TERRITORIO EN EL VALLE DE SANTIAGO: “HASTA 1712” (PLANO AMADEO FREZIER) y “HASTA 1793” (PLANO ATRIBUIDO A MANUEL DE SOBREVIELA)

Durante el siglo XVIII, Santiago se identificaba como la gran ciudad de la cuenca. Hacia ésta se dirigían los caminos, las aguas y, bajo su entorno, se desarrollaba la concentración de las propiedades. Santiago era el eje concéntrico de todos los hechos del territorio. A partir de la ciudad se configuraba una gran red de dependencia entre todos los asentamientos presentes en este espacio; hacia ella confluían los materiales de construcción, las aguas de regadío, el agua potable y los productos agrícolas que abastecían el sector urbano, etc. De ahí que es fundamental comprender a esta ciudad colonial más allá de sus límites urbanos pues, al ser conscientes del dinamismo circundante que amplía la perspectiva del espacio en que se desenvolvía, somos capaces de reconocer los hechos urbanos que determinaron el proceso de crecimiento y modernización de la ciudad durante el siglo XVIII.

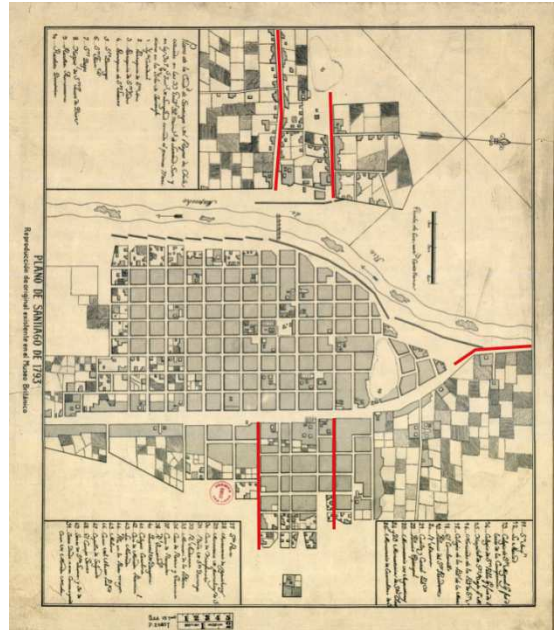
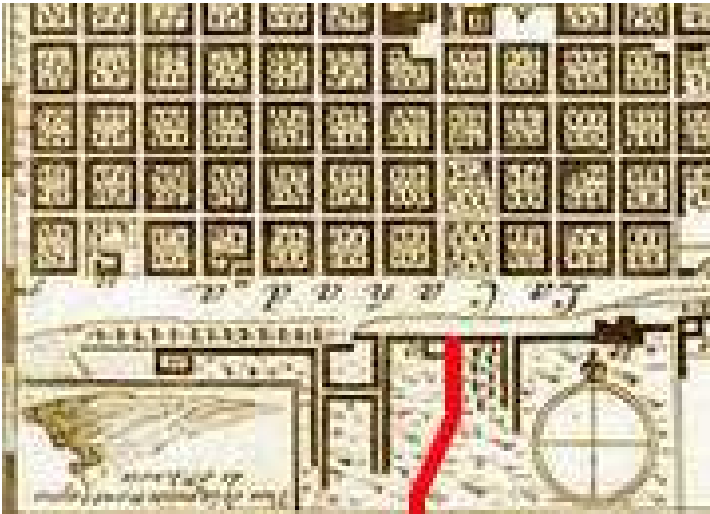
Para Amadeo Frezier la localización de la ciudad de Santiago no se circunscribía íntimamente a la cuadrículas que mencionábamos anteriormente, sino que se reconocía dentro un espacio territorial mucho más amplio, que hoy en día reconocemos como la “Cuenca de Santiago”. La ciudad se configuraba al interior de “una hermosa campiña de más de veinticinco leguas de superficie, cerrada al este por el nacimiento de la Cordillera, al oeste por las cuestas de Prado i de Pangué, al norte por el río de Colina i al sur por el de Maipo” (Frezier, 1908:76).

Esta perspectiva de espacio que nos entrega Frezier es la que nos interesa investigar y analizar a esta escala, ya que al localizar y representar los hechos del territorio en el valle de Santiago, durante el siglo XVIII, y sintetizados los aportes historiográficos (además de algunas fuentes planimétricas), podemos comprender como la actual estructura urbana de Santiago responde al modo en que se configuró el territorio circundante.

Para poder llegar a esto, todas las fuentes investigadas fueron discutidas en el contexto del planteo del urbanista Pierre Lavedan (1926), quien postuló la ley de permanencia del plano, según la cual los trazados originales subsistirían en la ciudad, perdurando en el tiempo. De este modo, al aplicar esa ley al territorio del valle de Santiago, podemos invertir la flecha del tiempo y leer sus permanencias desde el presente hacia el pasado, de manera que el plano OCUC(2008), utilizado como base de la representación, nos permite situar con precisión aquellos trazados, límites, lugares, construcciones (mencionados por los historiadores y representados en fuentes cartográficas) que subsisten hasta nuestros días, ya sea porque permanece, por ejemplo, un canal o porque su trazado fue utilizado para la apertura de una calle. Tal ejercicio atiende los postulados de distintos sociólogos e historiadores (K. Schlögel, J. B. Harley, R. Sennet) que afirman el carácter histórico que contiene el plano de una ciudad, al considerar que todo centro urbano siempre carga con las formas petrificadas de sí mismo (Schlögel, 2007).

Para Schlögel, el tipo de trabajo de análisis que realizamos (en el cual reconocemos al plano actual como una constitución histórica a partir de la teoría de la permanencia) “no reduce el valor de [las] afirmaciones [obtenidas], antes bien, nos proporciona la clave para desplegar el entero registro interpretativo y analítico” (2007:95). Mirando algunos planos que se crearon durante el siglo XVIII, podemos ir reconociendo que además de la periferia urbana que se constituyó alrededor del río Mapocho y la Cañada, también comenzaron a surgir ciertos hechos del territorio en la periferia circundante que ejercieron una íntima relación con esta ciudad, tales como los sectores del oriente (actual Las Condes, Peñalolén, etc.), o la zona norte (Huechuraba, Colina, El Salto, etc.). Ya en los primeros trabajos presentados alrededor del siglo XVIII por Frezier y Sobreviela podemos notar el esfuerzo que existía por proyectar a la ciudad de Santiago más allá de la trama fundacional.

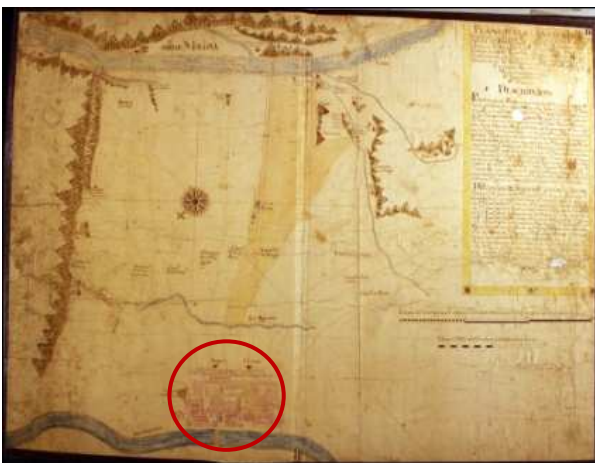
Frezier proyecta el Camino de la Frontera que se dirigía hacia la zona sur desde la actual San Diego sin un límite determinado. Mientras que en los planos de Sobreviela, hay un salto en el desarrollo periférico de la ciudad reflejado en la extensión de cinco vías estructurales que conectan con el norte, sur y oriente de la ciudad (a pesar de que más adelante podamos reconocer que históricamente habían más). Todas éstas eran vías que rompían con la condición de aislamiento que podrían haber manifestado las manzanas fundacionales.



A la izquierda, detalle de la salida Camino de Frontera. A la derecha, detalle de cada una de las salidas (o puntos de conexión) de la ciudad de Santiago en 1793
Elaboración propia en base a Frezier, 1712 y Sobreviela, 1793, respectivamente

A su vez, en gran parte de los planos que representan los valles aledaños a la ciudad de Santiago durante el siglo XVIII (principalmente en la zona de Colina y el valle del Maipo), hay una clara inclinación de los dibujantes por manifestar la conexión que se establecía entre éstos y la ciudad. Vemos caminos, canales, molinos y propiedades que establecían una íntima relación entre ambos polos de desarrollo urbano, cuestión que se confirmaría con el crecimiento futuro de la ciudad.

Para el caso del valle del Maipo esta realidad se hace explícita a través de su cartografía. Desde el plano de 1740 podemos ir comprendiendo como el valle sur de Santiago se constituyó como un espacio de desarrollo que emerge desde la ciudad y que está íntimamente determinado por el tráfico y el desarrollo de las aguas que se dirigen a ella.



A la izquierda, el Plano del Valle del Maipo; a la derecha, el Mapa o demostración del río Maipo (Lozada, 1762, Archivo Nacional de Chile y Nicolás de Abdos y Padilla, 1746, respectivamente)

Teniendo en cuenta la expansión de los hechos del territorio a lo largo de la cuenca de Santiago, el esfuerzo por ampliar la escala a una 1:50.000 se hace inminente dentro de esta investigación. Desde esta escala somos capaces de reconocer los sectores en desarrollo, que fueron constituyéndose en torno a la periferia urbana y, a su vez, comprender los orígenes de la morfología urbana que definió el crecimiento de la ciudad durante el siglo XVIII.

El encuadre de esta escala ha sido definido a partir de los límites geográficos en que, según Frezier, se insertaba la ciudad de Santiago, quedando el río Colina al norte, el río Maipo al sur, la cota 900 al este y la

unión del Mapocho con el Maipo al oeste (hito que cuadra con el inicio de la cuesta de Lo Prado). Para este encuadre no encontramos ningún plano general de época que podamos redibujar a partir de una base OCUC (como lo fue para la escala 1:10.000); es por ello que, a diferencia del anterior, nuestra representación del plano se desarrolla a partir de una investigación histórica y el análisis de la cartografía del período. A partir de estos dos elementos hacemos una representación de hechos del territorio y de los procesos de ocupación del suelo en la periferia de Santiago (infraestructura: caminos, tajamares, puentes, molinos; cursos de agua: prehispánicos y coloniales; propiedades: haciendas y chacras), durante las mismas dos fechas definidas por los autores: 1712 (Frezier) y 1793 (Sobreviela). El objetivo es poder analizar el proceso de modernización urbana en Santiago de Chile, y así ver cómo la extensión del trazado se adapta, en primera instancia, a la topografía, los ríos y los cerros de la cuenca de Santiago y, en segunda instancia, a los hechos del territorio que se tejen en esta periferia.

El proceso de reconstrucción del plano de la ciudad está basado en autores secundarios, que han dedicado parte de su trabajo al estudio de la ciudad. Nos referimos a Gabriel Guarda, Armando De Ramón, Justo Abel Rosales, Gonzalo Piwonka, René León Echaíz, Benjamín Vicuña Mackenna, entre otros. A su vez, se analizaron planos de época y, por último, atendiendo a ley de permanencia del plano, se utilizaron planos posteriores al período de análisis, como el Plano de la Sociedad de Canalistas del Maipo (1901), el Topográfico y Geológico de la República de Chile (Pissis, 1873) y el del IGM (1914).

Debido a las diversas escalas que presentan los planos, sumado a la ambigüedad en que se entregan las distintas referencias de localización en las mismas fuentes, su reconstrucción se desarrolla a partir de una serie de hipótesis que responden, tanto a la información que hemos heredado del período, como la ley de permanencia que sustenta nuestro trabajo. Una vez lograda la localización y representación de los distintos hechos del territorio presentes, podemos comenzar a analizar el modo en que se fue articulando este espacio circundante a lo largo del siglo.

3.1 Hechos del territorio hasta Amadeo Frezier (1712). Escala 1: 50.000

Por aquellos años en que Frezier visita nuestras tierras, la ciudad de Santiago ya presenta las principales infraestructuras viales e hídricas del período colonial, estructuras que a lo largo de los años fueron definiendo parte del desarrollo de la ciudad. En primera instancia, vemos el “Camino de Chile” que emerge desde el “Camino Real de la Cañadilla” (actual avenida Independencia), el cual se remonta al antiguo “Camino del Inca”, por el cual los conquistadores llegan a la cuenca de Santiago. Esta era la principal ruta de acceso norte que poseía la ciudad y la principal vía de conectividad con las ciudades del norte, Lima y Mendoza (Echaíz, 1975a).

Siguiendo por el norte, ya a principios de este siglo, encontramos el “Camino Real de la Recoleta” (actual avenida Recoleta, denominada así por el establecimiento del Noviciado de los Franciscanos, 1663, situado en uno de sus costados), también llamado “Camino que va al Salto”, pues luego de pasar por un costado del Cerro Blanco, llegaba a los sectores agrícolas de Conchalí y del Salto de Araya (Rosales, 1948).

Hacia el sector oriente de la ciudad ya se puede reconocer dos caminos que abarcaban el nor-oriente y sur-oriente de esta periferia circundante: el “Camino a Las Condes” y el “Camino a Ñuñoa”. El primero surge al término de la Cañada, a la altura del Cerro Santa Lucía, desde ahí toma dirección por la actual avenida Providencia y, antes de enfrentarse al Cerro San Luis, se desprende en dos ramales: uno, que se dirige hacia las haciendas de Vitacura (por la actual avenida Vitacura), y otro, hacia los terrenos de Las Condes y Apoquindo, conformándose en esta última fracción un pequeño camino denominado “Camino a Apoquindo”, en donde hoy existe la avenida del mismo nombre (Martínez, 1977). El Camino a Ñuñoa, por su parte, nace desde un callejón que atraviesa los terrenos jesuitas, denominado “callejón de la Ollería”, y luego toma dirección por las actuales avenidas Diez de Julio e Irarrázabal, hasta encontrarse con el pueblo de Ñuñoa (donde hoy se ubica la plaza e iglesia). De ahí en adelante pasa a denominarse “Camino Real que va a Peñalolén” que, atendiendo a su nombre, se dirige a la Hacienda de Peñalolén, ubicada en los alrededores de la actual calle José Arrieta (Echaíz, 1972).

En la zona sur de la ciudad, tan sólo encontramos dos caminos que se abren hacia la periurbanidad de la ciudad. El primero era el “Camino de la Frontera”, denominado así durante la Colonia porque se dirigía hacia los territorios de enfrentamiento durante la Guerra de Arauco, en la zona sur de la Capitanía General. Éste continuaba el trayecto del “Camino de Chile”, puesto que, al igual que éste último, emerge de los trazados incas que se dirigían hasta las orillas del río Maipo (Guarda, 1978). El segundo camino, ubicado hacia el costado sur-poniente de la ciudad, era el “Camino Real de carretas que va al Mar”, el cual se constituía

como la principal vía de tránsito entre Santiago y Valparaíso, pasando por los pueblos de Peñaflor, el Monte, Talagante, Melipilla, Casablanca, entre otros.

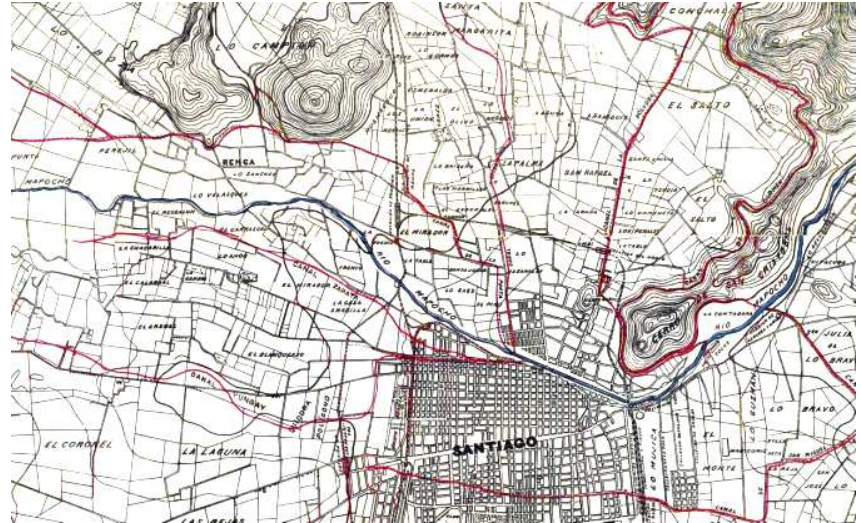
Por último, a través de las crónicas de Amadeo Frezier, encontramos la existencia de un sendero en el sector poniente de la Cuenca, denominado como el “sendero de las cuestas” (Frezier, 1908), el cual se proyectaba en línea recta desde la calle San Pablo hacia el mar, pasando por las cuestas de Lo Prado y Zapata (de ahí su nombre). A fines del siglo XVIII, este camino fue refaccionado bajo las gestiones del gobernador Ambrosio O’Higgins, quién lo convierte en la “Carretera de las Cuestas”, principal vía de acceso a la ciudad proveniente del mar (Vicuña, 1869a).

Todos estos caminos generaban una interconectividad con distintos polos de desarrollo urbano que ya tomaban forma durante el siglo XVIII, como las haciendas del Salto, Vitacura, Las Condes, Apoquindo, Peñalolén; las pueblos de indios de Huechuraba, Apoquindo, Tobalaba y Macul; y los caseríos de Ñuñoa, Vitacura, Tobalaba, Vitacura, entre otros.

En cuanto a los temas hídricos, a inicios del siglo XVIII, podemos reconocer canales prehispánicos (es decir, creados por los mismos indígenas, antes de la llegada de Pedro de Valdivia) y canales de manufactura española. Dicha red se acoplaba perfectamente al sistema hídrico natural de la cuenca, compuesta de ríos, esteros y cañadas naturales tales como el río Mapocho, el río Maipo, el estero de Lampa, el estero de Colina, la Cañada del Socorro, la aguas que corrían por el Camino Real de la Cañadilla, la Cañada de García Cáceres y los comienzos de la Quebrada de Ramón, que durante la colonia fue encauzada por los españoles hasta el centro de la ciudad de Santiago, con el fin de traer agua potable a la ciudad, constituyendo así el canal de Rabón -más tarde conocido como “Ramón”- (Piwonka, 1999a, 1999b).

Dentro de canales prehispánicos más importantes que se utilizaron durante el periodo, se encuentran aquellas acequias que se crearon para irrigar el sector norte y oriente de la ciudad, como las de Apoquindo, Ñuñoa y Las Condes (Piwonka, 1999a); además del canal del Carmen o Canal de Huechuraba, realizado por el curaca Vitacura con el fin de abastecer de agua a los terrenos del Salto de Araya y Conchalí (Piwonka, 1999a). Entre los canales que fueron producto de la ingeniería española, estaba el “Canal de Santo Domingo”, cuyas aguas se desprendían desde el río Mapocho y recorrían gran parte de los alrededores de “La Chimba”, hasta llegar al pueblo de Renca (Rosales 1948); durante su trayecto pasaba por una serie de molinos que favorecía el desarrollo de algunas chacras del sector, como el molino de Juan Dávalos Jufre, molino de Santo Domingo, molino de Chavarría, molino de María Flores (Rosales, 1948). Además de este canal -que permitía una adecuada irrigación en el sector de ultra-Mapocho-, en 1578 los españoles lograron traer a la ciudad las aguas del Estero de Rabón, por medio de una zanja abierta que iniciaba su trayecto en la zona de Tobalaba, logrando así solucionar la sequía que obligaba a la ciudad depender de las escasas y sucias aguas que traía el río Mapocho.

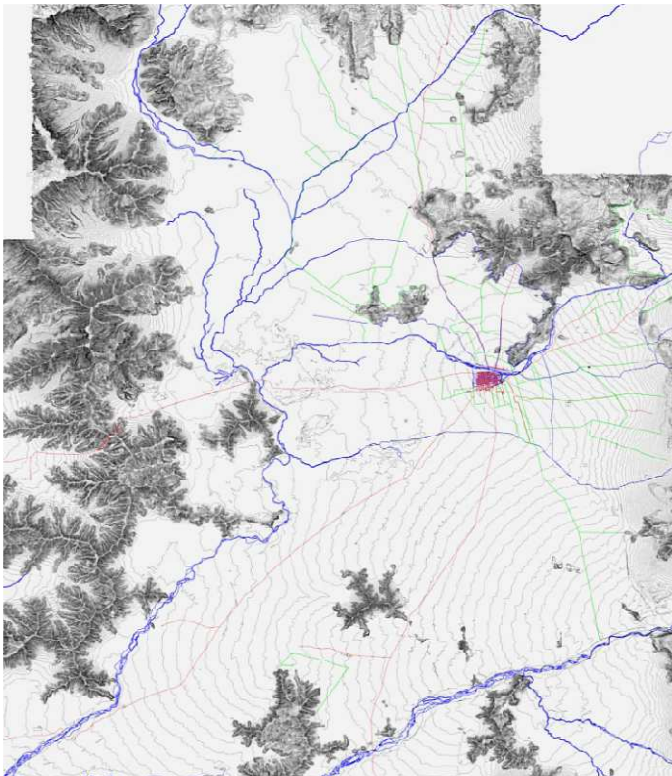
Muchos de estos canales ya no se encuentran presentes en la trama urbana actual, pero su referencia historiográfica -unida a las señales que nos entregan algunos planos y a la configuración de una calle actual que pudo haber definido su trayecto-nos permite ir dilucidando distintas hipótesis de su real localización. Por dar un ejemplo de este tipo de ejercicio, vemos el caso del “Canal de Santo Domingo”, sobre el cual da cuenta el historiador Justo Abel Rosales, en su libro sobre la historia de la Cañadilla. Dicho autor sostiene que esta acequia “salía en frente al Cerro San Cristóbal, (...) seguía rectamente al poniente por la que después fue calle de La Chimba y llegaba al camino de la Cañada o Cañadilla que lo atravesaba para doblar al norte hacia Renca” (Rosales, 1948:59). Esta afirmación es apoyada por René Martínez, al mencionar que este canal fue construido para dotar de este elemento vital a los terrenos de la Recoleta Dominica; a su vez, del mismo se desprendió el canal La Punta, que llevó agua hasta el pueblo de indios de Renca (Martínez, 1977). Pero a pesar de tener estas referencias, su localización aún sigue siendo ambigua. De ahí que vamos a las fuentes planimétricas del periodo y nos encontramos con el plano expuesto a continuación, donde se muestra el recorrido que atraviesa este canal por medio de La Chimba para mostrar su paso por los distintos molinos, hasta caer definitivamente en Renca. Como podemos observar, nace desde el río Mapocho, bordea el cerro San Cristóbal, cruza Recoleta e Independencia -paralelo al río Mapocho- y luego ingresa a los campos correspondientes a Renca. Dicho trayecto puede confirmarse con el dibujo de la ciudad, entregado por la Sociedad Canalistas del Maipo en 1901 y que, con cierta precisión científica, nos permite identificar su trayecto en la trama urbana actual, tal como sale mostrado en el plano con base OCUC.



A la izquierda, el Territorio de los Dominicos, siglo XVIII; a la derecha, detalle del Plano de la parte de la zona central de Chile, regada por los acueductos, 1901, escala 1:50.000-los canales están en color rojo- (Archivo Nacional de Chile y Sociedad de Canalistas del Maipo, respectivamente)

A partir de este ejercicio, hemos elaborado una representación general del valle de Santiago hasta el año 1712, considerando las infraestructuras fundamentales para el desarrollo expansivo de una ciudad: viales e hídricas, situación que nos permite entregar las primeras conclusiones.

En primera instancia, podemos ver que a inicios del siglo XVIII la ciudad ha logrado establecer un tránsito vial directo hacia sus cuatro puntos cardinales, enmarcándose como el eje central del valle y, a su vez, como el punto de interconectividad entre los distintos asentamientos humanos (como el Salto, Huechuraba, Ñuñoa, Vitacura, Las Condes, Peñalolén, entre otros). Pero también, podemos reconocer cómo las zonas irrigadas del norte y oriente de la ciudad van rápidamente acaparando la concentración de las propiedades, en desmedro del valle del Maipo que, durante el siglo XVIII, fue reconocido por su infertilidad. Esta situación se reordena una vez concluido el Canal San Carlos, el cual traería agua del río Maipo a la ciudad, facilitando el desarrollo de un asentamiento rural en el sector sur.



Representación del valle de Santiago en 1712
(Elaboración propia en base OCUC 2008)

3.2 Hechos del territorio hasta Manuel de Sobreviela (1793). Escala 1: 50.000

Alrededor de setenta años más tarde, la circunscripción urbana de la ciudad se modifica tanto en su periferia más cercana (como lo vimos en los planos atribuidos a Sobreviela), como en los territorios periurbanos de Santiago. Alrededor de 1790 podemos reconocer una mayor concentración vial en el sector sur de la ciudad, una fuerte subdivisión predial en su entorno y la consolidación definitiva de una serie de asentamientos humanos que, años más tarde, darán forma a pueblos y comunas de la capital.

Finalizando el siglo XVIII podemos ver que aquellas vías de tránsito que encontrábamos a inicios de siglo, son complementadas con una serie de caminos que comenzarán a definir a la ciudad, como el eje concéntrico del valle. Esta circunstancia poco a poco fue develando las líneas a través de las cuales Santiago direccionaría su crecimiento futuro. Como podemos ver en el plano que representaría el desarrollo de la época, está presente el Camino a Lampa (cuyo inicio se enmarca en el Camino de Chile); el Camino de las Hornillas -actual calle Fermín de Vivaceta, que sería un complemento al tráfico del Camino Real de la Cañadilla- (Echaíz, 1975a); el Camino del Portillo de Piuquenes (Echaíz, 1972), que se dirigía a la ciudad de Mendoza, por la zona del Cajón del Maipo (específicamente por el cerro Piuquenes); la prolongación de la calle Santa Rosa, que conectaba a la ciudad la zona sur del país por medio del "Puente Alto" que, a su vez, atravesaba las aguas del río Maipo (Amunátegui, 1882); el Camino al Puente Antiguo, que ocuparía el lugar donde hoy se desplaza la avenida Vicuña Mackenna (Plano A. Lozada, 1762); y por último, el Camino a Calera, que estrechaba los lazos entre la ciudad y las tierras de los jesuitas, en la Hacienda de Calera (Plano A. Lozada, 1762).

La situación antes descrita se retrata en el plano del valle del Maipo, dibujado por Antonio Lozada en 1762.



Llano del Maipo
(Antonio Lozada, 1762, Archivo Nacional de Chile)

Como podemos ir observando estos nuevos caminos de interconexión entre ciudad y los distintos sectores del valle, que nacieron de la mano de ciertos asentamientos humanos que se desarrollan durante el siglo, los cuales se localizaron entorno a la cuenca.

A pesar de que en los planos de 1712 notábamos la existencia de ciertas aldeas y caseríos en el valle, esta realidad se consolida hacia fines de siglo, pues ya en esta época podemos reconocer la presencia de gran parte de los pueblos que colaborarán en la construcción de la primera periferia de la ciudad y, que al correr del tiempo, serán absorbidos por la ciudad.

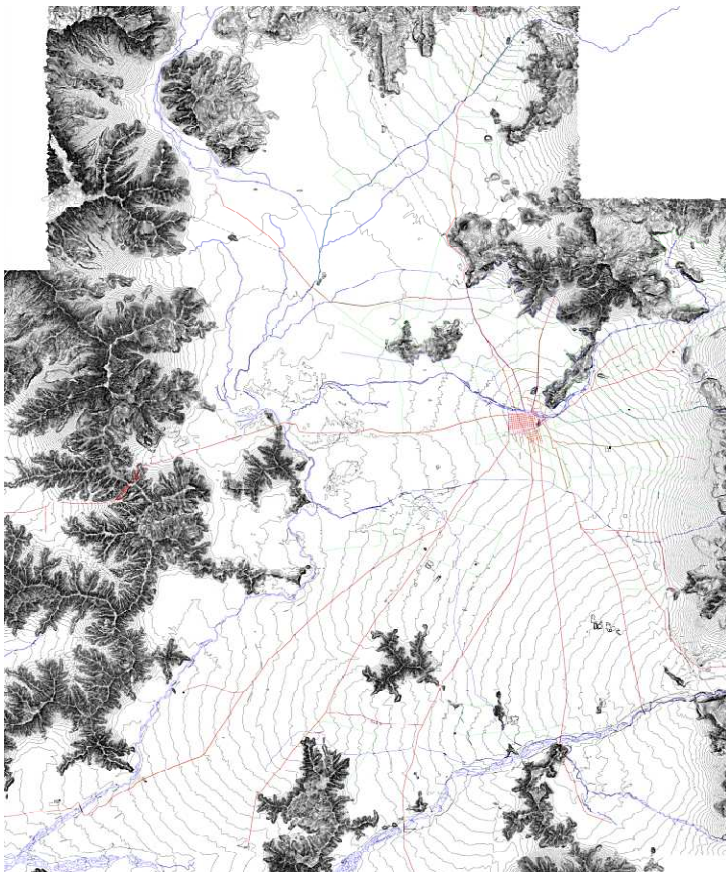
Siguiendo el trayecto del plano por el norte, nos encontramos con Colina, Renca, Lampa, El Monte, Talagante, Peñaflor, Espejo, Tango, Nos, Macul, Ñuñoa, Tobalaba, Apoquindo y Vitacura. Frente a los temas de desarrollo hídrico, vemos que la estructura se mantiene bastante similar, la ciudad sigue alimentándose del agua potable que le trae el Estero de Ramón o Rabón y, sus espacios de irrigación aún

se concentran en la zona norte y oriente de la cuenca, produciendo una densificación de las chacras en el sector, en desmedro de los extensos terrenos del Valle del Maipo. Como por ejemplo, la zona de Tobalaba - que originalmente era de la familia Lisperguer- se subdivide en dos grandes haciendas: una, que mantendrán sus originales propietarios (y donde tomará forma el pueblo de Tobalaba) y, la otra, de la familia Larraín que, debido a una paulatina deformación del apellido, pasó a constituirse como la zona de La Reina (Echaíz, 1975a).

El único cambio trascendental registrado en los temas de irrigación de tierras es la creación de dos canales que fueron capaces de adelantarse a los beneficios que, años más tarde, traería el canal San Carlos al aprovechar los recursos hídricos provistos por el río Maipo. Estos son el “canal Espejo” y el “canal de Calera” -que surgían del río Maipo para irrigar las zonas de Calera y Lo Espejo- permitiendo, para el caso de este último, la consolidación de la Hacienda de Lo Espejo en el sector (Plano Antonio Lozada, 1762).

El largo proceso de ocupación urbana en torno a la cuenca de Santiago se consolida definitivamente a fines del siglo XVIII, una vez que se concluye la construcción del canal San Carlos, permitiendo así la ocupación definitiva del Maipo.

Ya a fines del siglo XVIII, la ciudad de Santiago no sólo se proyectaba hacia su territorio circundante por medio de caminos y pequeños caseríos, sino que lograba exponer su desarrollo a través grandes haciendas, chacras y quintas, que fueron ocupando este territorio periurbano, y a su vez, definiendo aquella morfología urbana concéntrica que hoy en día caracteriza a la capital de Chile.



Representación del valle de Santiago en 1793
Elaboración propia en base OCUC 2008

4 CONCLUSIONES

A lo largo de este estudio, realizado a partir del redibujo de dos escalas diferentes, hemos podido concluir que la ciudad de Santiago, durante el siglo XVIII, no se definía según aquella cuadrícula ortogonal estricta que los cronistas nos han querido retratar sino que, por el contrario, su morfología urbana se desarrolló de manera irregular, acorde a las condiciones geográficas en que se encontraba inserta. Su estructura atendía a las condiciones hídricas dictadas por el río Mapocho, los canales adyacentes y a los desbordes del río que

se generaban en el sector de la Cañada. Y, a su vez, a las condiciones que le ofrecía el terreno entre los cerros Santa Lucía, Blanco y San Cristóbal. De allí que su crecimiento durante el siglo XVIII no lograra desenvolverse bajo el mismo patrón que determinaban las manzanas fundacionales, sino que creciera acorde a ciertas vías estructurales que se adaptaban a las condiciones geográficas existentes, desviando el camino en torno a ríos, canales y cerros (tales como fueron las actuales avenidas Independencia y Recoleta, que tomaban dirección norte desviando el ángulo frente al cerro Blanco; o como el caso de la zona sur de la Cañada, que determinó su estructura urbana a partir de la misma subdivisión predial que se conformó en la zona, sin atender a un plan regulador general, como veíamos para el caso de San Isidro).

Por otra parte, el desarrollo de una escala 1:50.000 nos permite obtener una nueva lectura de la ciudad de Santiago en el territorio, ya que al reconstruir históricamente la ciudad -a partir de un encuadre que comprende toda la cuenca de Santiago- y al reconocer su proceso de expansión en el tiempo, somos capaces de comprender las relaciones establecidas entre el núcleo urbano de la ciudad y el territorio que lo circunda. De esta manera logramos develar las interconexiones urbanas que se generaban en el espacio geográfico en que se desarrollaba la ciudad, al mismo tiempo que la dimensión de los principales ejes que determinaron el proceso de urbanización de la cuenca de Santiago, durante los siglos venideros. Fue esta estructura la que finalmente definió aquella morfología concéntrica que hasta el día de hoy caracteriza a la capital.

BIBLIOGRAFÍA

AMUNÁTEGUI, M.L. (1882). *El terremoto del 13 de mayo de 1647*. Santiago: Rafael Jover.

DE RAMÓN, A. (1976). Santiago 1650-1700. *Revista Historia (Santiago)*, 12-13, 97-270.

—(2000). *Santiago de Chile: (1541-1991): historia de una sociedad urbana*. Santiago: Sudamericana.

—(1975). *La Ciudad de Santiago entre 1650 y 1700. Ensayo de metodología para su estudio e interpretación, Documento de trabajo N° 77*. Santiago: CIDU, Pontificia Universidad Católica de Chile.

ECHAÍZ, R.L. (1975a) *Historia de Santiago. Tomo I*. Santiago: Imprenta Ricardo Neupert.

—(1975b) *Historia de Santiago. Tomo II*. Santiago: Imprenta Ricardo Neupert.

—(1972). *Ñuñoa: Historia de Ñuñoa, Providencia, Las Condes y La Reina*. Buenos Aires-Santiago: Francisco de Aguirre.

FREZIER, A. (1908). *Relation du Voyage de la Mer du Sud aux cotes de Chili et du Perou fait pendant les années 1712, 1713, 1714, avec.pl.* París: Chez Jean-GeoffroyNyon.

GAY, C. (2010). *Historia física y política de Chile - Atlas de la República de Chile*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

GUARDA, G. (1978). *Historia Urbana del Reino de Chile*. Santiago: Andrés Bello.

—(1968). *La ciudad chilena del siglo XVIII*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.

HARLEY, J. B. (2005). *La nueva naturaleza de los mapas: ensayos sobre la historia de la cartografía*. México D. F.: Fondo de Cultura Económica.

HARVEY, D. (2007). *Espacios del capital: hacia una geografía crítica*. Madrid: Tres Cantos.

LAVEDAN, P. (1926). *Qu'est-ce que l'urbanisme*. Paris: A. Taffin-Lefort.

MARTÍNEZ, R. (1977). *La ciudad: (origen-desarrollo-destino): desarrollo urbano de Santiago, 1541-1941*. Santiago. [s.n.].

—(2007). *Santiago de Chile. Los Planos de su Historia. Siglos XVI a XX. De Aldea a Metrópolis*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

PIWONKA, G. (1999a). *Las aguas de Santiago. 1541-1741*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana y Editorial Universitaria.

—(1999b), *Las aguas de Santiago. 1741-1999*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana y Editorial Universitaria.

ROSALES, J. A. (1948), *La Chimba antigua. Historia de la Cañadilla*. Santiago: Difusión.

SCHLÖGEL, K. (2007). *En el espacio leemos el tiempo: sobre historia de la civilización y geopolítica*. Madrid: Siruela.

SOLA-MORALES, M. (2003). *Las formas del crecimiento urbano*. Barcelona: Ediciones UPC.

VICUÑA MACKENNA, B. (1869). *Historia crítica y social de la ciudad de Santiago Tomo I*. Valparaíso: Imprentas del Mercurio.

—(1869b). *Historia crítica y social de la ciudad de Santiago Tomo II*. Valparaíso: Imprentas del Mercurio.