

*Circulação, transporte público e pensamento urbano:
Benjamín Vicuña Mackenna e seu projeto de 1863 para a
construção de uma rede metropolitana de bondes em Santiago do
Chile*

ELISABET PRUDANT¹

Universidad de Santiago de Chile

Resumo: Este artigo analisa a importância do paradigma moderno da circulação e o papel do transporte público como ferramentas do pensamento urbano nos primórdios da modernização da cidade de Santiago do Chile. O objeto de análise será o projeto formulado em 1863 por Benjamín Vicuña Mackenna para a construção de uma rede estendida de bondes de tração animal que ligaria o centro de Santiago com os eixos agrícolas, mineiros e populacionais que o rodeavam. A importância deste projeto se funda na concepção de uma rede de trânsito em função de fluxos metropolitanos antes que Santiago experimentasse a metropolização, o que lhe confere um valor excepcional por seu caráter visionário, adiantando-se a problemas que incidirão negativamente no desenvolvimento futuro da capital chilena. Além disso, situa a cidade de Santiago como uma entidade histórica que, longe de se encontrar isolada em seu desenvolvimento, esteve em contato permanente com as localidades suburbanas e rurais de seu entorno.

Palavras-chave: circulação, bonde, transporte público, pensamento urbano, Benjamín Vicuña Mackenna.

Abstract: This article analyzes the importance of the modern paradigm of circulation and the role of public transportation as tools of thinking the urbanity in the early period of modernization of the city of Santiago de Chile. For this purpose, the paper will focus on the project devised in 1863 by Benjamín Vicuña Mackenna for the construction of an extended network of animal traction trams that would connect the central Santiago with the surrounding agricultural, mining and housing areas. The importance of this initiative lays in the fact that it conceives a transit network according to the metropolitan flows before Santiago experienced the metropolization process, which gives it an exceptional value due to its visionary character anticipating significant problems that negatively affected the future of the Chilean capital. It also places the city of Santiago as a historical entity that, far from being isolated in its development, was in permanent contact with its suburban and rural districts.

Keywords: traffic, streetcar, public transportation, urban thinking, Benjamín Vicuña Mackenna.

Recebido em 26/03/18 e aceito em 24/02/19.

1. Profesora del Departamento de Historia de la Universidad de Santiago de Chile (USACH). Algumas das reflexões propostas neste artigo derivam da tese de Doutorado Modernização urbana e mobilidade: Itinerários do bonde em Santiago do Chile, 1857-1934 apresentada ao Programa de Pós-graduação em História Social da Universidade de São Paulo. A pesquisa contou com o apoio do Programa CAPES Pec-Pg, de CONICYT y da Sylff-Tokyo Foundation. Email: elisabet.prudent@usach.cl

Introdução

A circulação como paradigma orientou várias formas de conceber as mudanças que as capitais latino-americanas deveriam experimentar para se transformarem em entidades capazes de projetar o poder articulador do Estado e do mercado sobre o território. Empregando-se a analogia organicista para o bem-estar da cidade-corpo, foram elaborados discursos, representações e projetos na chave da transformação, os quais consideravam o desenvolvimento de redes de trânsito e comunicação como uma de suas prioridades – ao lado das reformas sanitárias, habitacionais e outras de caráter estético. Nesse contexto, o transporte público se transformaria em uma peça estratégica para determinados planos de intervenção espacial que procuraram ordenar processos produtivos e estruturar o território.

Este artigo analisa a relação entre a circulação como valor absoluto, o desenvolvimento do transporte público e a produção do pensamento urbano a partir do estudo de um caso em particular: o projeto inédito formulado em 1863 pelo importante político, administrador e intelectual chileno Benjamín Vicuña Mackenna para a construção de uma rede estendida de bondes de tração animal que estabeleceria conexão direta e expressa entre a Santiago central – construída ao redor do quadrilátero histórico – e os polos agrícolas, mineradores e populacionais de seu entorno, por meio da ligação com a estrada de ferro que atravessava a província. Essas regiões posteriormente darão forma à periferia ampliada de Santiago e definirão a direção de sua expansão no século XX. A importância desse projeto tem raiz na concepção de uma rede de trânsito em função de fluxos metropolitanos, inclusive antes de que Santiago experimentasse uma expansão territorial significativa, o que lhe confere um valor excepcional por seu caráter visionário, respondendo, de passagem, a uma das principais

preocupações da agenda liberal a respeito do desenvolvimento da capital nacional: o incremento controlado da mobilidade de pessoas e mercadorias.

Os marcos estabelecidos para a análise de fenômenos relativos à metropolização na América Latina reconhecem as últimas décadas do século XIX e fundamentalmente as primeiras do século XX como referência temporal dos processos que teriam exigido o planejamento do trânsito a uma escala ampliada – explosão demográfica, expansão da área urbana para além dos limites da cidade, necessidade de aperfeiçoar serviços públicos, superpopulação de veículos (Pineo, 1998; Almondoz 2013; Romero, 2008). No começo de 1860, Santiago apenas via iniciadas essas mudanças; as formas de povoamento eram majoritariamente concêntricas, existia apenas uma linha de bonde e, até o momento, a concepção de um sistema de transporte para a cidade não aparecia como prioridade na agenda das autoridades locais.² Entretanto, Vicuña Mackenna, adiantando-se ao “problema da viabilidade”³ que mais tarde afetaria dramaticamente o desenvolvimento da capital, formulou sua *Memoria sobre el establecimiento de una red de ferrocarriles de sangre en el departamento de Santiago*,⁴ onde aplicou os preceitos sobre a circulação urbana que havia observado anos antes durante suas viagens de exílio à Europa e aos Estados Unidos.

O plano de Vicuña Mackenna situa a análise na véspera da profissionalização do urbanismo no Chile e refuta o olhar tradicional que atribui o desenvolvimento do pensamento sobre a cidade exclusivamente

2. Em 1865, a população de Santiago era de aproximadamente 115.000 habitantes, número que se incrementaria consideravelmente nas décadas seguintes, atingindo um total de 260.000 habitantes em 1895.

3. Empregaremos aqui a palavra “viabilidade” na acepção de: condições de tráfego de uma via pública.

4. “Memória sobre o estabelecimento de uma rede de bondes de tração animal no Departamento de Santiago”. O projeto de Vicuña Mackenna foi divulgado através de duas publicações em *El Mercurio de Valparaíso* nos dias 13 e 14 de novembro de 1863.

à chegada dos “padrinhos europeus”, para dar conta de iniciativas que surgiram como fruto da inquietude de intelectuais liberais preocupados com o futuro da capital nacional, assim como da necessidade que esses identificaram de fomentar, de maneira controlada, as expressões do movimento sobre o território.

O paradigma da circulação na chave da transformação urbana

Como parte das metáforas corporais que viam na cidade um espaço em organismos vivos, essa categoria foi recorrentemente utilizada por aqueles que quiseram entender a realidade urbana oitocentista, assim como pelos que difundiram os princípios do urbanismo moderno no século XX. Como observaram Carlos López e Dhan Zunino, analisar a circulação como um problema histórico, torna inteligível os discursos e imaginários de seus defensores, grupo de especialistas para quem “o movimento é intrinsecamente saudável e símbolo de vitalidade” e razão pela qual a “circulação necessita somente da combinação correta de canais (normas) e moldura (infraestrutura) para facilitar seu desenvolvimento supostamente natural” (Galvis; Zunino, 2012: 253).⁵

O paradigma da circulação, aplicado à organização do espaço urbano, remonta ao século XVIII, quando os planejadores europeus, influenciados pelas teorias higienistas e reformistas, começam a pensar a cidade como um organismo. Richard Sennet analisou com precisão a transferência das noções de circulação e respiração que partiram da ciência médica e

5. Todas as citações textuais de documentos primários e referências bibliográficas originalmente escritas em outros idiomas foram traduzidas para o português com o objetivo de contribuir para uma leitura fluida do texto. Os trechos originais foram omitidos.

alcançaram a reflexão sobre a cidade. Esse autor atribui aos descobrimentos de William Harvey sobre o movimento contínuo do sangue e à revolução científica que estes ocasionaram um impacto profundo na forma de pensar o corpo, seja no que concerne à saúde física ou à sua dimensão espiritual. Os conceitos científicos de Harvey contribuíram, nas palavras de Sennet, para a interpretação do espaço urbano como um metabolismo que necessitava de circulação permanente, assim como da respiração constante, para manter-se saudável (Sennet, 1997:273-274).

Um dos exemplos mais emblemáticos de transferência da metáfora médica que relacionava o princípio da circulação sanguínea aos fluxos de movimento na cidade-corpo, encontra-se o projeto de transformação de Paris dirigido pelo barão George Eugène de Haussmann entre os anos 1853 e 1870, durante o Segundo Império de Napoleão III. Dentre os propósitos de Haussmann estava facilitar a mobilidade por meio de um sistema de artérias viárias que libertariam o trânsito, descongestionando a malha medieval da cidade. Arturo Almondoz afirma a respeito que “além de sua inovadora utilização da expropriação como instrumento, a circulação, higiene e monumentalidade, despontaram como os três primeiros princípios do ‘urbanismo de regularização’ de Hassmann, chamado a desenredar o velho tecido parisiense através de um novo sistema de circulação e uma grande cirurgia de espaços abertos” (Almondoz, 2013:78).

A influência de Haussmann na imaginação urbana dos planejadores latino-americanos foi amplamente documentada. Seu modelo de renovação foi predominante na intervenção de diversas capitais da região. Amparados nas utopias das elites dirigente e no ideário estético da *Belle Époque*, os reformadores locais impulsionaram melhoras sanitárias e arquitetônicas, fomentando a expansão residencial e a renovação urbana através do aperfeiçoamento das redes viárias (Almondoz, 2013: 62).

Benjamín Vicuña Mackenna –admirador de Haussmann- tem sido considerado como o primeiro reformador chileno a desenvolver um olhar integral sobre a cidade capital, sendo o precursor, nesse sentido, do urbanismo moderno no Chile. Seu *Plan de Transformación de Santiago* formulado em 1872, enquanto era Intendente e pelo qual seria amplamente conhecido, expressa, segundo têm assinalado vários especialistas:

pela primeira vez, um campo de ideias projetuais que aspiram, seja no plano ou no documento, uma importante organização urbana, onde a noção de moderno, ou melhor, a aparição de certas ideias modernizadoras, fica associada principalmente a operações de nova infraestrutura viária, redes de serviços urbanos, espaços e equipamentos públicos e melhoramento de bairros, sobre a persistência de certas formas e fatos históricos (Rosas, 2015:11).

Embora esse projeto seja, até hoje, a principal referência sobre o pensamento urbano de Vicuña Mackenna, não é aí, a nosso entender, que se expressa de modo mais complexo e transcendente a importância que este intelectual conferiu à circulação como paradigma na organização do território. Por esse motivo, a análise se centrará em um trabalho que Vicuña Mackenna formulou previamente, sua *Memoria sobre el establecimiento de una red de ferrocarriles de sangre en el departamento de Santiago*, de 1863, onde, embora não desenvolva uma visão integral sobre a realidade urbana, introduz à cidade central uma escala territorial ampliada, que permitia pensá-la, por meio da estruturação de seus fluxos de movimento e da função protagonista atribuída aos meios de transporte, a partir das coordenadas da modernidade.

Analisar em detalhe a Memória de 1863 – fruto praticamente desconhecido da obra de Vicuña Mackenna, na qual o bonde de tração animal mostra relevância como veículo articulador de uma Santiago “integrada”- exige que nos detenhamos em alguns traços do perfil biográfico e intelectual desse reformador. Do mesmo modo, é pertinente prestar

atenção nas viagens às principais metrópoles do mundo que realizou anos antes, enquanto momentos chave para a formação do referencial material e simbólico que orientará sua leitura e intervenção sobre a realidade socioespacial da capital chilena.

Benjamín Vicuña Mackenna e a sua aproximação à cidade moderna

Além de ser um reconhecido letrado e influente intelectual dentro e fora das fronteiras nacionais,⁶ Benjamín Vicuña Mackenna foi um burocrata e técnico a serviço do progresso urbano. Exponente destacado do liberalismo nacional, utilizou as distintas plataformas da vida pública nas quais se posicionou – como escritor, historiador, jornalista, parlamentar, candidato à presidência da república – para difundir sua crítica à herança colonial hispânica atualizada no Chile pelos governos conservadores e preservada pela constituição de 1833. Americanista e bolivariano por convicção, renegou qualquer influência proveniente da Espanha e dirigiu seu olhar, do mesmo modo que outros intelectuais de sua geração, aos países mais avançados em matéria de desenvolvimento econômico e organização política, professando sua admiração pela Inglaterra e pela França.

No Chile Vicuña Mackenna integrou a *Sociedad de la Igualdad* (1850) junto com outras figuras do liberalismo, como Francisco Bilbao (1823-1865), Santiago Arcos (1822-1874) e José Victorino Lastarria (1817-1888). Essa organização, inspirada nas revoluções europeias de 1848,

6. Rubén Darío o recordará, após sua morte em 1886, como um “grande político, grande historiador, tribuno, viajante, poeta em prosa, literato, cronista incomparável, monstro da natureza [...] seu nome é o mais conhecido de todos os americanos”. Homenagem escrita em fevereiro de 1886, em Manáguas. ORREGO, Claudio. *Vicuña Mackenna: chileno de siempre*. Santiago: Editorial del Pacífico, 1974, p. 25-30.

propôs a transformação da sociedade em aliança com setores operários ilustrados, enfrentando os ultramontanos que representavam o atraso do projeto nacional (Gazmuri, 1992). Após participar ativamente das revoltas de 1851, que posicionaram a Sociedad de la Igualdad como parte da resistência armada contra o governo de Manuel Montt, Vicuña Mackenna foi condenado à morte, pena da qual escapou embarcando rumo a essa que foi sua primeira viagem de exílio político, entre os anos 1852 e 1855.⁷ Durante esse período, conheceu diversas cidades, entre as quais é possível mencionar São Francisco, Nova Orleans, Filadélfia, Nova York e Boston, nos Estados Unidos, além de Londres, Paris, Florença, Veneza, Roma e Amsterdã, na Europa. Com apenas 20 anos de idade, esse percurso marcou sua vida e permitiu encontros com importantes figuras intelectuais, como Claudio Gay, Alexander Humboldt, Bartolomé Mitre e Domingo Faustino Sarmiento.

Marcelo Sanhueza analisou como a “prática da viagem à Europa e aos Estados Unidos [...] transformou-se, para os hispano-americanos, em uma das formas de encontrar um lugar no mundo e de entrar na modernidade” (Sanhueza, 2013:205). Por meio dos percursos realizados em cidades antes mais imaginadas que conhecidas, os viajantes aproximaram-se da figura do *flâneur*, o que fez com que vivenciassem “a subjetividade crítica da experiência urbana”, descrita em suas obras e projetada nos planos de intervenção sobre o espaço que formulariam posteriormente (Sanhueza, 2013:203). Nesse sentido, a viagem de exílio representa uma marca indelével no pensamento urbano e no discurso indenitário de Vicuña Mackenna, construído no exterior como uma somatória de elementos culturais e políticos que davam sentido a sua interpretação sobre o passado, o presente

7. Seu segundo exílio por motivos políticos, também por se opor a governos conservadores, ocorreu entre os anos 1859 e 1861, na Inglaterra.

e o futuro das sociedades pós-coloniais.

A atenção que Vicuña Mackenna concede às cidades pelas quais transita relaciona-se à importância que estas têm como símbolo do esplendor de um ocidente que concebe como civilizado, fonte de inspiração para a cultura urbana que buscará propagar entre a elite chilena. A dimensão espacial do progresso o deixa maravilhado, captando com lucidez a vinculação ideológica entre cidade e modernidade. Através de suas excursões urbanas, Vicuña Mackenna aproximou-se do cânone estético das metrópoles burguesas, entre as quais Paris foi a principal e mais deslumbrante de todas. Foram itinerários didáticos e expectantes por museus, teatros, bairros aristocráticos e periféricos, parques e presídios, registrados cuidadosamente em *Páginas de mi diario durante tres años de viaje 1853-1854-1855*. Graças a esses contatos estabelecidos em cada lugar ao que chegou, pôde ter acesso aos organismos administrativos e avaliar o funcionamento dos serviços públicos, entre os quais a ferrovia e a diversidade de possibilidades que esta oferecia ao conectar-se com veículos de posta seria de suma importância para suas futuras propostas de circulação.

De passagem por Paris, é possível identificar dois elementos que ficarão na imaginação urbana desse intelectual e que explicam, em parte, seu impulso por construir uma rede de bondes de tração animal capaz de articular o trânsito de mercadorias e pessoas na Santiago metropolitana. O primeiro tem a ver com um olhar ambivalente sobre o movimento, registrado nas observações sobre a cidade que deixou como parte de suas memórias de viagem. A respeito, Marcelo Sanhueza observa que, em seus relatos, Vicuña Mackenna,

Para fazer inteligível sua experiência urbana aos possíveis leitores chilenos, [...] elabora uma retórica do passeio por meio da utilização de sintagmas como: ‘movimento’, ‘alvorço de confusão e ruído’, ‘variedade’, ‘tumulto’, ‘inquietação voraz’,

‘um mundo revirado’. Retórica que acentua e aprofunda sua visão crítica sobre o movimento e o caos que observa na cidade moderna, especialmente nos bulevares (Sanhueza, 2013:218).

O movimento era a representação tangível da experiência da modernidade na capital das luzes. No entanto, como existia uma manifestação de dinamismo equivalente na cidade que o intelectual havia conhecido e habitado no Chile, o movimento tornou-se tanto um objeto de desejo, condição elementar para entrar em contato com a modernização, quanto um fator de risco caso fosse introduzido sem antes contar com a infraestrutura básica para direcioná-lo de maneira estruturada através do território. Organizar a necessária celeridade de deslocamentos por meio de redes de circulação bem estabelecidas, seria, então, uma medida importante para aproximar a capital chilena da condição de cidade moderna, evitando, dessa forma, perturbações para a população.

O segundo aspecto tem a ver com o lugar que ocupavam os meios de transporte na articulação estratégica do espaço urbano projetado pelo urbanismo de regeneração haussmaniano. Além da construção de amplas artérias por onde circulariam os veículos, o projeto de Paris propôs-se a melhorar o tráfego por meio da ligação das estações de ferrovias com centros comerciais e recreativos da cidade (Hardoy; Morse, 1988:105). Essa foi uma referência que, sem dúvidas, orientou o Vicuña Mackenna para realizar seu estudo programático sobre a construção de uma rede metropolitana de bondes no Chile.

Santiago e sua circulação a uma escala ampliada

Em novembro de 1863 Vicuña Mackenna publicou no diário *El*

Mercurio sua *Memoria sobre el establecimiento de una red de ferrocarriles de sangre en el departamento de Santiago*, na qual propôs a construção de um sistema de locomoção para o transporte de mercadorias e o movimento de passageiros entre o centro da capital chilena e as regiões suburbanas e agrícolas que a rodeavam.⁸ O estudo foi dedicado ao então intendente Francisco Bascuñán Guerrero (1824-1873), funcionário que havia conquistado sua admiração por tomar a iniciativa de cuidar da ornamentação da cidade e que se faria posteriormente credor do reconhecimento de toda a sociedade por como enfrentou a maior catástrofe que atravessaria Santiago no século XIX, o incêndio da *Iglesia de la Compañía*, no qual morreriam mais de 2.000 pessoas (Figueroa, 1897:189).

Em sua Memória, Vicuña Mackenna é claro ao precisar que a proposta tratava da construção de uma “rede” e não de uma linha. Essa ênfase tem relação com a importância atribuída à função articuladora do sistema de bondes, projetado na perspectiva de abrir a cidade capital, de maneira planejada, aos fluxos de movimento de mercadorias e população que consolidariam seu caráter primado entre as urbes do país. Essa rede, juntamente com representar a possibilidade de realização do paradigma da circulação, mudaria a forma do próprio traçado histórico da cidade, ao fortalecer o poder irradiador dos novos núcleos localizados na periferia suburbana.

A rede de bondes projetada por Vicuña Mackenna contaria com duas seções, uma rural e outra urbana, que ao conectar-se com a linha da

8. O Departamento de Santiago era a uma divisão administrativa. Como aponta René León, após a promulgação da constituição de 1833, o país se dividiu em províncias, que por sua vez se subdividiram em departamentos, estes em subdelegações e estas últimas em distritos. A província de Santiago estava dividida em seis departamentos Santiago (capital Santiago), La Victoria (capital San Bernardo), Melipilla (capital Melipilla), Rancagua (capital Rancagua), Casablanca (capital Casablanca), Valparaíso (capital Valparaíso). LEÓN, René. *Historia de Santiago*. Tomo II. Santiago: Municipalidad de Santiago, 1975, p. 62.

ferrovia que cruzava a zona central do país, permitiria a confluência de vias de acesso aos centros produtivos do corredor Santiago-Valparaíso. Como apontou Armando de Ramón, o desenvolvimento da capital e da cidade portuária esteve historicamente inter-relacionado, vendo-se favorecido pela realização de obras destinadas a encurtar as distâncias geográficas entre os dois eixos. Na medida em que se uniram, primeiro através da estrada de terra construída em 1792 e em seguida pela estrada de ferro, no ano de 1863, ambas as cidades se fortaleceram (De Ramón, 2000:120-122). Nesse sentido, a proposta de Vicuña Mackenna avançava na direção da consolidação do vínculo que havia se tronado favorável para a expansão comercial e territorial dos principais núcleos urbanos do Chile.

Segundo o que se estimou, a rede teria uma extensão de cerca de 40 ou 50 milhas e interligaria as regiões onde havia minas de cobre, carvão, gesso e cal; fazendas produtoras de trigo, cevada, milho, hortaliças e lenha; além dos moinhos e fábricas, aos centros de armazenamento e distribuição, entre os quais se encontravam o *Mercado Central* e o *Matadero Municipal* [Matadouro Municipal], em Santiago, e a zona portuária em Valparaíso.⁹ Transportaria uma média anual de 2.000.000 quintais de produtos agrícolas, industriais e mineiros, ao mesmo tempo em que permitiria a locomoção de 5.000.000 passageiros, população flutuante que se transferia com frequência à cidade central para comercializar suas mercadorias ou encontrar algum trabalho esporádico quando as circunstâncias exigiam.

Vicuña Mackenna foi pessoalmente aos povoados que pretendia incluir na rede; quando não pôde fazê-lo, solicitou informação detalhada a

9. Especificamente em sua seção rural, a rede uniria os povoados localizados no Cajón del Maipo, as fazendas orientais de Ultra Maipo, o distrito de Ñuñoa, a fábrica de açúcar, as chácaras de alto Mapocho, os moinhos da margem norte do rio Mapocho, La Chimba em toda sua extensão, as chácaras do baixo Mapocho e as chácaras da planície central do Maipo.

pessoas nas quais confiava – habitantes ou proprietários –, com o objetivo de reunir os antecedentes que lhe permitiriam justificar a conveniência de sua proposta. A construção da malha de bondes tinha, a seu entender, uma importância capital, já que serviria ao departamento mais “próspero da república, por sua agricultura, sua indústria sua nascente mineração e a extraordinária acumulação de seus habitantes” (*El Mercurio de Valparaíso*, 1863). Efetivamente, o Departamento de Santiago era, desde a era colonial, o mais rico e povoado, devido à dinâmica de “autoalimentação” que havia tornado hegemônica a sua capital, Santiago, o que, nas palavras de Armando de Ramón, significaria que esta, “por ser mais rica, atraía mais população; por ser mais povoada, atraía mais capitais e comércio; por ser o primeiro centro comercial do Reino, atraía riqueza e população”, irradiando esse ritmo de crescimento às regiões aldeãs em um processo que só aumentaria nas décadas seguintes (De Ramón, 2000:94).

Figura 1 - Plano Topográfico e Geológico da Província de Santiago, Amado Pissis, 1857. Identificam-se caminhos de primeira e segunda categoria, além dos limites da Província e do Departamento de Santiago.



Fonte: Coleção digital Biblioteca Nacional de Chile

A imaginação urbana de Vicuña Mackenna projetava, através dessa Memória, uma escala territorial que situava a cidade capital dentro de um sistema integrado por localidades e unidades produtivas autônomas, distante da representação cartográfica hegemônica que posteriormente a apresentaria como uma entidades fechada, delimitada por cursos de água, terrenos baldios ou extensões agrícolas sem população (Rosas, 2016). Nesse sentido, seu projeto informa sobre o lugar em que se encontrava o intelectual a respeito da sequência de mudanças que definiriam a organização espacial

de Santiago. A respeito, é possível apontar que Vicuña Mackenna redige essa proposta em um momento de transição entre a vigência das formas de articulação territorial que havia primado durante o fim do período colonial e a implantação de modalidades de intercâmbio que darão lugar à modernização urbana experimentada desde meados da década de 1870.

A ideia de construir uma rede de bondes para além do centro histórico tem entre seus antecedentes, além da experiência de viagem de exílio mencionada anteriormente, elementos provenientes de acontecimentos locais, entre os quais se encontrava o legado da fase de urbanização originada na região central do Chile por volta de 1800. As reformas borbônicas, além de impulsionar obras públicas e a modernização institucional do regime, promoveram, como aponta José Rosas, a formação de “populações de base urbana como fatores de transformação da sociedade, economia e organização político-administrativa do território” (Rosas, 2016:4). Política de populações que fomentaria os fluxos de circulação entre a cidade configurada e os novos assentamentos que a rodeavam por meio de caminhos abertos ao trânsito de veículos primitivos, sobretudo carroças. Vicuña Mackenna pensava em utilizar justamente esses mesmos caminhos para instalar os trilhos pelos quais avançaria o bonde de tração animal, unindo-os com a linha central da ferrovia.¹⁰ Isso permitiria reduzir os custos na construção de uma malha mediterrânea de trilhos: “a via férrea – pela qual circularia o bonde – serviria para manter transitáveis esses mesmos caminhos que no inverno são verdadeiros lamaçais e atendê-los; o serviço comunitário, longe de sofrer um monopólio, encontraria um poderoso auxiliar na própria obra que vai disputar, de forma barata e rápida, com a velha e lenta locomoção

10. O censo do ano de 1865 detalha que a Província de Santiago, contava na época com 103 estradas de terra com 2.680 quilômetros que serviam para comunicar os diversos pontos da província. 4º Censo de la Republica, 1865.p. 168.

da rotina e da carroça” (*El Mercurio de Valparaíso*, 1863).

A motivação fundacional implícita na formação de um espaço de circulação departamental, visível nas políticas do regime de dominação hispânica – duramente criticado por Vicuña Mackenna por suas consequências para o atraso da sociedade chilena – seria atualizada sob as aspirações dos Estados Nacionais na América Latina, que buscariam a articulação de seus territórios soberanos. Germán Mejía afirma a respeito que, embora povoar tenha sido uma das estratégias adotadas nessa direção, “igualmente importante foi comunicar esses povoados e cidades entre si, tarefa fundamental para a ordem política e social, e os mais importantes centros urbanos com o exterior, assuntos básicos para o capitalismo que irrompia na região” (Mejía, 2013:139).

No contexto de transição entre formas e ritmos de urbanização em Santiago, a circulação se consolidou como o paradigma que orientaria as ideias sobre o enlace do território. O bonde, por sua vez, ao ser o meio de transporte que possibilitaria a mobilidade funcional necessária para tal propósito – uma mobilidade de aproximação – transformava-se na ferramenta de realização possível. Ferramenta prática e também ideológica, já que traduzia um objetivo político, esse que Arturo Almondóz denominou de o “legado econômico e territorial do liberalismo oligárquico”, que incluiria entre suas prioridades “a articulação do vale central” do Chile (Almondóz, 2013:56).

Recorrendo à metáfora organicista, Vicuña Mackenna refere-se à importância que terá a rede de bondes para “nutrir” a artéria madre, em referência à linha da ferrovia que cruzava do Departamento de Santiago. A propósito, observa: “O que está construído até aqui, efetivamente, é somente o esqueleto de nossa via férrea principal. Agora é preciso esculpir todos os membros, todos os mecanismos que compõem sua organização

e lhe dão vida” (*El Mercurio de Valparaíso*, 1863). O intelectual foi crítico ao apontar que o trânsito da locomotiva a vapor na região havia

buscado unicamente a linha reta, mas de nenhuma maneira centros de produção, por isso seus construtores as levaram por um distrito comparativamente estéril e pouco povoado [...] Podemos dizer sem exagero que [...] a linha percorre os campos menos produtivos, menos subdivididos e menos povoados da província de Santiago [...] Aproximar, pois, esse departamento, esses centros de produção hoje isolados, da linha reta de ferrovias, eis aqui o problema que nos propomos a solucionar neste estudo (*El Mercurio de Valparaíso*, 1863).

Vicuña Mackenna incluiu, como parte de sua justificativa ao modelo de circulação que propunha na imprensa, a experiência de ligação entre trens e veículos de aproximação que havia observado nas principais metrópoles do mundo durante as viagens realizadas anos antes: “O que precisamos é fazer o que se pratica na Europa e nos Estados Unidos: isto é, formar nosso sistema de ferrovias depois de haver traçado essas linhas transversais, a rede de ramificação, depois da via central” (*El Mercurio de Valparaíso*, 1863). Dessa forma, tratava, por meio de seus argumentos, de uma das falhas reconhecidas dos projetos de modernização territorial empreendidos pelos estados latino-americanos no âmbito das obras públicas, no que diz respeito ao avanço de seu principal referencial, a ferrovia. A chegada da locomotiva às cidades capitais da região havia respondido a uma decisão que foi, nas palavras de Guillermo Gueisse “política, mais que econômica”. Gueisse afirma que “parecia que o estado queria centralizar fisicamente na capital a circulação de produções que não estavam em suas mãos. Isso foi quase um reflexo direto da posição intermediadora das classes burguesas. Onde essas redes ferroviárias foram completadas, tal fato produziu o triunfo definitivo da cidade capital sobre o resto do sistema urbano e sua metropolização”

(Gueisse, 1986:26).

Além de unir os centros produtores nas localidades rurais com a via central da ferrovia, por meio de uma malha de trilhos que avançava até a parte urbana de Santiago para circundá-la, Vicuña Mackenna propôs que os bondes transitassem por núcleos dinamizadores do movimento comercial e demográfico na periferia imediata do quadrilátero histórico. Assim, seriam providos de acessibilidade estabelecimentos suburbanos que, embora cumprissem uma função fundamental como centros irradiadores de movimento, estavam pobremente conectados com o resto da região. O planejador estava pensando, especificamente, na articulação dos limites norte e sul da cidade configurada, regiões em que se havia manifestado a primeira expansão da capital por via do povoamento informal e da localização de centros relevantes para a futura urbanização. Tais núcleos deveriam se conectar entre si por meio da penetração dos trilhos no centro da cidade, o que representou, pela primeira vez, a possibilidade de que o transporte público de Santiago se ramificasse, no momento em que existia apenas uma linha de bondes transitando pela *Alameda de las Delicias*. A esse respeito, a Memória de Vicuña Mackenna aponta:

É preciso advertir que a rede que propomos, para que seja completa e não apenas circule Santiago como uma cintura de ferro, como se pratica ultimamente em Paris com a ferrovia chamada de *cinture*, deve atravessar em um sentido longitudinal seu centro, de Norte a Sul, já que de leste a oeste está de certa maneira ligada, em sua parte urbana, pela via férrea da Alameda [Ramal de la Cañada], e em seus distritos rurais pela própria via que nos propomos a construir (*El Mercurio de Valparaíso*, 1863).

Um dos eixos estratégicos na seção urbana da rede seria o Matadouro Municipal construído em 1847 na rua *San Diego*, a via mais importante da

zona sul e rota de acesso à cidade central. Vicuña Mackenna considera o estabelecimento e seus arredores um foco de grande dinamismo: “Basta transitar qualquer manhã na direção da rua de *San Diego* e particularmente da *Plaza de Abasto* que existe em seu centro, para que seja possível ter ideia do imenso movimento de carga e, em especial, de passageiros, que circulam em todas as direções e particularmente na do Matadouro” (*El Mercurio de Valparaíso*, 1863). Do mesmo modo, reconhece-o como um “elemento de prosperidade” para essa parte da cidade, já que, além de ser uma obra municipal que visava melhorar a higiene urbana por meio da venda centralizada de carne, antes insalubrememente comercializada, havia propiciado o assentamento de oficinas e pequenas indústrias que utilizavam as matérias primas que podiam conseguir no próprio abatedouro para sua produção de bens.

Embora esse estabelecimento estivesse fora do traçado fundacional da cidade, para Vicuña Mackenna, era a porta de acesso de sua rede de bondes à área propriamente urbana. Germán Hidalgo e Waldo Vila consideram, de fato, que a inauguração do Matadouro foi a origem da “extensão da cidade até o limite sul de Santiago” (Hidalgo, 2015:213). Além das oficinas, chegou até essa região uma quantidade considerável de habitantes que sobreviviam em precárias condições, formando-se, nessa margem da cidade, um dos assentamentos mais pobres chamado *El Conventillo*. Pouco a pouco a fama do lugar foi se transformando na de um bairro perigoso, criminalizando a população que ocupava os barracos instalados após a subdivisão de terras que serviria ao negócio da especulação urbana. A numerosa população assentada nessa parte da cidade era motivo para pensar que a rede de bondes seria bem aproveitada, já que não apenas permitiria o transporte de carnes mortas, mas também de passageiros; mão de obra ocupada nas atividades do próprio matadouro ou disponível para servir às necessidades

da economia local.

Outro dos pontos considerados por Vicuña Mackenna na seção urbana de sua rede de bondes, foi o Mercado Central, que havia aprovado construir. As obras desse estabelecimento começariam em 1868, na rua de *San Pablo*, margem sul do rio *Mapocho* e margem norte da cidade.¹¹ Para o futuro intendente, esse mercado estaria situado em uma posição estratégica, já que ficaria no “apenas a uma distância de quatro ou cinco quadras da via que desce da *Chimba* até a ferrovia de Valparaíso”, setor onde se produzia boa parte da hortaliça consumida na cidade. Proporia então, junto com a linha que chegaria até o estabelecimento, a construção de uma ponte – a ponte dos carros – entre as duas margens do rio, com o objetivo de ligar o mercado com toda a região produtora de Santiago. Com isso, dinamizava-se a atividade do bairro *Mapocho* – nome dado devido ao rio que o percorria –, que teve seu desenvolvimento histórico fortemente influenciado pela presença da infraestrutura do bonde.¹²

Figura 2 - Santiago desde o bairro norte da Chimba, gravura 1889.

11. A construção do mercado se concluiria em 1873 e representaria uma das obras de arquitetura mais emblemáticas da cidade. Seu projeto foi realizado pelo arquiteto chileno Fermín Vivaceta e seu teto de ferro foi construído na Inglaterra.

12. À intensa circulação de pessoas e mercadorias entorno desse local público se somaria posteriormente o afluxo de trabalhadores do grêmio que chegavam até o armazém de manutenção construído no lado norte do rio, assim como o de inspetores, cocheiros e cobradores que se dirigiam diariamente e essa zona para dar início a seus trabalhos. A ponte dos carros ou *Puente del Ferrocarril Urbano*, seria transformada posteriormente em uma importante passagem de pedestres que conectava os dois mundos separados pelo rio; construção que não apenas foi útil para a circulação dos bondes, mas também para os pedestres que transitavam pela região.



Fonte: *Santiago de Chile: Catorce mil años.*

Figura 3 - A antiga “ponte dos carros”, c. 1880.



Fonte: Urbatorium

A ideia de Vicuña Mackenna na parte urbana da rede, foi conectar o bonde que circularia pelo matadouro ao que passaria pelo mercado, unindo os dois estabelecimentos e formando com isso um eixo viário de norte a sul, complementado pelo *Ramal de la Cañada*, que transitava pela Alameda na direção Leste-Oeste.¹³ Dessa forma, segundo o mesmo planejador expressava, “o mercado estaria ligado a todos os centros que devem alimentá-lo: as chácaras, as quintas, as fábricas, os moinhos e, sobretudo, o matadouro” (*El Mercurio de Valparaíso*, 1863).

O projeto do intelectual chileno considerou como um de seus objetivos o transporte da população que habitava o Departamento de Santiago, ocupada nas lidas agrícolas e mineiras dos povoados que abasteciam a cidade central com seus produtos. Por meio da rede de bondes, propôs avançar na construção de um sistema de transporte público que servisse ao “constante fluxo e refluxo da população agrícola que chega à cidade e volta a sair no mesmo dia”. (*El Mercurio de Valparaíso*, 1863). Em sua Memória, referiu-se às localidades rurais que registravam maior porcentagem de componente demográfico, identificando entre os focos irradiadores de movimento de passageiros, as fazendas Pirque e El Principal, localizadas além do rio Maipo e que tinham uma “população sumamente viajante, pois está composta de modo significativo de chacareiros e abastecedores de Santiago, calculada em 5.000 ou 6.000 habitantes” (*El Mercurio de Valparaíso*, 1863). Também se referiu ao distrito de Ñuñoa, que era “extraordinariamente povoado”, tendo seus habitantes “a peculiaridade de moverem-se com uma frequência extraordinária, visto que seu ofício é abastecer os mercados da capital” (*El*

13. Essa linha partiria do matadouro pela rua *San Diego*, conectando-se, na frente da igreja homônima, com a ferrovia urbana que transitava pela Alameda, dando a volta pela Calle de las Recogidas e a Calle Cancha de Gallos (e quando não fosse possível, pela Calle Dieciocho e a Calle Canal Negrete, para unir-se ao mercado). *El Mercurio de Valparaíso*, 1863.

Mercurio de Valparaíso, 1863).

A preocupação manifestada por Vicuña Mackenna em relação à população flutuante da cidade está vinculada à necessidade latente da elite por controlar o assentamento irregular do componente camponês no raio urbano. Ao colocar à disposição dessa população um meio de transporte que facilitava o retorno ao seu local de residência, seria possível evitar que esta pululasse pela cidade até assentar-se em seus limites em precárias condições, impulsionada pelas crises cíclicas no sistema de fazendas. Controlar o movimento e os fluxos de entrada à cidade, através de um sistema de transporte que permitia assegurar a circulação e a permanência funcional de camponeses no espaço público, ao mesmo tempo que seu retorno a seus pontos de origem, mantendo assim o status quo, tornava-se possível graças à contribuição do bonde a uma forma de mobilidade que se mostrava moderna pela diversificação de seus objetivos.

Figura 4- Fachada do Matadouro de Santiago antes de sua primeira remodelação, 1909.



Fonte: *Por la gñeya del Matadero: memoria de la cueca centrina.*

Considerações finais

O projeto de Vicuña Mackenna não seria realizado na escala que havia previsto. Fez um chamado a que os construtores de ferrovias, capitalistas e inclusive o governo se comprometessem com o êxito da iniciativa. No entanto, somente conseguiu despertar o interesse para a parte urbana da rede, ficando excluídos os territórios rurais, ao menos durante o século XIX, já que, durante o século XX, e com a expansão dos limites da cidade, muitos destes seriam integrados à periferia, sendo alcançados por bondes elétricos. Será um amigo de Vicuña Mackenna, o empresário estadunidense Henry Meiggs, quem solicitará autorização municipal para a construção de uma ferrovia urbana de tração animal que, além das linhas até o Matadouro e o Mercado, pudesse avançar em outras direções à medida que o crescimento

de Santiago fosse se projetando.¹⁴ Habitado a especular com a compra e venda de terrenos, assim como com os serviços públicos, Meiggs viu na preocupação pela circulação expressa no projeto de Vicuña Mackenna, a possibilidade de um bom negócio. Dessa forma, e sem licitação prévia, em 1864 assinou um contrato com a Prefeitura de Santiago para a exploração de um sistema de bondes que circularia pelas ruas da cidade e que seria chave para a evolução do transporte público da capital.

Ainda que o modelo de uma rede de bondes em escala ampliada defendido por Vicuña Mackenna acabasse inconcluso, teve grande relevância em termos históricos por representar um antecedente único durante o século XIX no que se refere à projeção de um espaço de circulação não somente urbano, mas também metropolitano, consolidando no pensamento desse planejador a perspectiva que via, de maneira inter-relacionada, o progresso da cidade capital com os novos centros que seriam anexados a ela. Do mesmo modo, o projeto advertia a preeminência da periferia em relação ao futuro da cidade histórica. Cabe observar que, durante esses anos, como mostrou o trabalho de José Rosas junto a outros autores, “não obstante a separação e dispersão geográfica, [as localidades rurais] mantêm relações de conectividade e integração com a cidade histórica, o que, visto na escala do território, toma a forma espacial que na atualidade registra a metrópole como um sistema com múltiplas centralidades” (Rosas, 2016:7). A importância atribuída por Vicuña Mackenna à conexão do Departamento de Santiago, não foi exagerada já que valorizou uma das regiões mais importantes do

14. Meiggs havia chegado ao Chile fugindo das autoridades da cidade de São Francisco (EUA) por desfalque e falsificação de documentos. Apesar de sua má reputação, ganhou o respeito das autoridades chilenas ao ser capaz de concretizar um dos mais importantes projetos para o progresso da nação, a construção de uma ferrovia que conectou Santiago a Valparaíso e às cidades do sul do país. STEWART, Watt. *Enrique Meiggs en Chile*. Imprenta universitaria, 1938.

país, visualizando a influência econômica e demográfica dos povoados na forma territorial da capital nacional.

REFERÊNCIAS

Fontes primárias

El Mercurio de Valparaíso, novembro de 1863.

PISSI, Amado. *Plano topográfico y geológico de la Provincia de Santiago*, 1857.

STEWART, Watt. *Enrique Meiggs en Chile*. Imprenta universitaria, 1938.

Bibliografía

ALMONDOZ, Arturo. *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*. Santiago: Colección Estudios Urbanos PUC, 2013.

CASTRO, Luis; DONOSO, Karen; ROJAS, Araucaria. *Por la güeyra del Matadero: memoria de la cueca centrina*. Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, 2011.

DE RAMÓN, Armando. *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana*. Santiago: Sudamericana, 2000.

GALVIS, Carlos López; SINGH, Dhan Zunino. "The dialectics of circulation and congestion in history". *The Journal of Transport History*, 2012, vol. 33, no 2. <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.7227/TJTH.33.2.7?journalCode=jthc>

GAZMURI, Gazmuri Riveros. *El "48" chileno: igualitarios, reformistas, radicales, masones y bomberos*. Santiago: Editorial Universitaria, 1992.

GEISSE, Guillermo. "Tres momentos históricos en la ciudad hispanoamericana del siglo XIX". *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 1986, vol. 13, no 38. <https://search.proquest.com/openview/3aa184f759d290e3405bce0483487608/1?>

- [pq-origsite=gscholar&cbl=1816810](#)
- HARDOY, Jorge; MORSE, Richard. *Repensando la ciudad de América Latina*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, 1988.
- HIDALGO, Germán; VILA, Waldo. “Calles-que fueron-caminos: intensificación de la trama de calles al sur de la Alameda en Santiago de Chile hasta fines del siglo XIX”. *Historia (Santiago)*, 2015, vol. 48, no 1. https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0717-71942005000200004&script=sci_arttext
- LEÓN, Rene. *Historia de Santiago*. Tomo II. Santiago: Municipalidad de Santiago, 1975.
- MEJÍA, Germán. *La aventura urbana de América Latina*. Madrid: Mapfre, 2013.
- MUSEO de Arte Precolombino. Santiago de Chile: catorce mil años. Santiago: 2010. <http://www.precolombino.cl/biblioteca/santiago-de-chile/>
- PINEO, Ronn.; BAER, James (ed.). *Cities of hope: people, protest, and progress in urbanizing Latin America, 1870-1930*. Oxford; Colorado: Westview Press, 1998.
- ROMERO, José Luís. *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2008.
- ROSAS VERA, José; STRABUCCHI, Wren; FERNÁNDEZ, Pilar. “Santiago, Ciudad Capital: Las formas de la periferia, 1836-1875”. *Estudios del Hábitat*, 2016. <http://revistas.unlp.edu.ar/Habitat/article/view/e001>
- SANHUEZA, Marcelo. “El viaje a París de Domingo Faustino Sarmiento y Benjamín Vicuña Mackenna: modernidad y experiencia urbana de dos flâneurs hispanoamericanos”. *Universum (Talca)*, 2013, vol. 28, no 1. https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-23762013000100010&script=sci_arttext&tlng=en
- SENNET, Richard. *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza Editorial, 1997 [1994].